

船舶事故調査報告書

令和4年7月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年1月5日 10時15分ごろ
発生場所	長崎県平戸市広瀬導流堤南端付近（平戸瀬戸） 広瀬導流堤灯台から真方位225° 20m付近 （概位 北緯33° 22.8′ 東経129° 34.1′）
事故の概要	押船第五十六住若丸は、バージ東行を押航して左回頭しながら航行中、浅所に乗り揚げた。 東行は、右舷船底部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 押船 第五十六住若丸、414トン 135967、住若海運株式会社（A社） 29.97m×17.65m×7.53m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成12年4月5日 B バージ 東行、不詳 なし、A社 107.88m×20.00m×7.00m、鋼 機関なし、平成12年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年4月14日 免状交付年月日 平成30年1月30日 免状有効期間満了日 令和5年4月13日
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船底部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約1.2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北東流約3.8ノット（kn）
事故の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、石灰石約6,200tを積載

	<p>したB船の船尾部に船首部を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、右舷主機が故障して使用できない状態で、令和4年1月4日15時05分ごろ長崎県佐世保市相浦港に向け、大分県津久見市津久見港を出港した。</p> <p>A船は、GPSプロッター及びレーダー1台を作動し、船長Aが、5日09時40分ごろ長崎県松浦市青島北西方沖で昇橋し、前直の航海士から操船を引き継ぎ、約8knの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により航行していた。</p> <p>船長Aは、A船押船列の前方に約9knの速力で先航する漁船（以下「C船」という。）がいたことと、平戸瀬戸の北東流最強時から約1時間30分を経過していたことで、多少の潮流の影響があっても平戸瀬戸を通航できると判断し、平戸瀬戸に入航した。</p> <p>船長Aは、広瀬の西側の水道（以下「西水道」という。）を通過して南南東進中、徐々に逆潮の影響を受け始めた頃、平戸市黒子島東方沖に達していたC船が折からの逆潮の影響を受けて速力が低下したものの、同沖を通航できたので、A船押船列も何とか通航できると思った。</p> <p>船長Aは、速力が低下しながら黒子島東方沖に至った頃、北東流に圧流されて押し戻される感覚があったので、平戸瀬戸の通航を断念し、A船押船列を反転させようとして左舵一杯を取るとともにスラストの水流を右舷側に全開とした。</p> <p>船長Aは、西水道に向けて左回頭を続け、長崎県田平町牛ヶ首北西方沖に達した頃、西水道を南西進してくる小型の漁業取締船（以下「D船」という。）を認めたので、D船の進路を妨げてはならないと思って舵を中央に戻した。</p> <p>船長Aは、D船が北西方を向首していたA船押船列の船首方を通過したので、再び左舵一杯を取ったものの、A船押船列が北東流の影響で広瀬導流堤に向けて圧流され、10時15分ごろ広瀬導流堤南端付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長Aは、携帯電話で本事故発生の時刻を確認した後、A社に本事故発生の報告を行うとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。</p> <p>A船押船列は、離礁後、自力で航行し、6日相浦港に入港した。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船押船列の喫水は、船首約5.2m、船尾約5.6mであった。</p> <p>船長Aは、平成12年ごろA社に入社し、A船押船列の新造時からA船の船長職をとり、西水道の通航経験が幾度もあった。</p> <p>船長Aは、これまでに広瀬の東側の水道（以下「東水道」という。）を通航した経験が4～5回あったが、A船押船列の総トン数が500トン以上であり、本事故時、右舷主機が使用できなかったため、西水道を航行した方が無難だと思った。</p>

	<p>船長Aは、右舷主機が故障している状態を考慮し、平戸市^{いきつき}生月島の西方沖を航行するか平戸瀬戸の手前の広い海域で潮待ちしてから同瀬戸に入航すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、D船を認めた際、冷静にD船との距離とD船の運動性能を見極めていれば、舵を中央に戻さなくてもD船がA船押船列をかわしてそのまま航行できたと思つた。</p> <p>海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌には、次のとおり記載がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平戸瀬戸の広瀬周辺では、南西流、北凍流とも最大流速が約8knに達することがあるから、低速船は最強時を避けて通航するほうがよい。 ・北航船のうち、500トン未満の船舶は東水道（水深8.5m、航路幅230m）を、500トン以上の船舶は西水道（水深10.5m、航路幅320m）をそれぞれ航行するよう指導している。
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A あり、B なし A あり、B あり</p> <p>A船押船列は、平戸瀬戸を南南東進中、船長Aが、A船の右舷主機が使用できない状況下、黒子島東方沖において、北東流の影響を受けて速力が低下し、平戸瀬戸の通航を断念することとし、左舵一杯とするとともにスラストを使用し、西水道に向けて左回頭しながら航行を続けていたものの、西水道を南西進してくるD船を避けようとして舵を中央に戻したことから、広瀬導流堤に向かって圧流され、同導流堤南端付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、西水道を南西進してくるD船を認めた際、D船の進路を妨げてはならないと思つたことから、D船との距離とD船の運動性能を見極めずに舵を中央に戻したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の右舷主機が故障して使用できない状態であったものの、A船押船列の速力が約8knであり、A船引船列の前方に約9knの速力で先航するC船がいたことと、平戸瀬戸の北東流最強時から1時間30分を経過していたことから、同瀬戸を通航できると思つ、広い海域で潮待ちをせず同瀬戸に入航したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が平戸瀬戸を南南東進中、船長Aが、A船の右舷主機が使用できない状況下、黒子島東方沖において、北東流の影響を受けて速力が低下し、平戸瀬戸の通航を断念することとし、西水道に向けて左回頭しながら航行を続けていたものの、西水道を南西進してくるD船を避けようとして舵を中央に戻したため、広瀬導流堤に向かって圧流され、同導流堤南端付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、途中で通航を断念して引き返すなど急を要する場合、冷静さを失わずに他船の動向や操縦性能等を見極めた操船を行うこと。・ 船長は、片舷の主機が使用できない状況下、潮流の影響の大きい狭水道を通航する場合、安全に通航できる転流時を待って入航すること。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

