

船舶事故調査報告書

令和4年1月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和2年10月18日 02時00分ごろ
発生場所	長崎県平戸市黒子島北岸（平戸瀬戸） 平戸牛ヶ首灯台から真方位248°580m付近 （概位 北緯33°22.5′ 東経129°33.8′）
事故の概要	セメント運搬船海門丸は、南西進中、黒子島北岸に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和2年12月8日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	セメント運搬船 海門丸、738トン 141024、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株 式会社ジェネック、アジアパシフィックマリン株式会社（運航 者）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	右舷船首部から中央部船底外板に凹損及び擦過傷、右舷ビルジキール に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 南西流約4.7 ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、平戸瀬戸北口の広瀬灯台北東方1.6海里付近を約12.5knの速力（対地速力、以下同じ。）で南西進中、船長が航海士から船橋当直を引き継ぎ、平戸瀬戸に入った後、速力が徐々に上がり約15knとなり、順潮流の影響を実感して、平戸瀬戸の通狭を避けた方が良かったと思った。</p> <p>船長は、黒子島北方沖400m付近で、変針予定場所を通過していることに気付き、左舵70度を取り、機関士に主機の回転数を下げさせたところ、順潮流に圧流されて本船の右舷側が黒子島北岸に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.96m、船尾約4.65mであった。</p> <p>船長は、これまでに平戸瀬戸を北航及び南航ともに3回ずつ操船した経験があったが、いずれも潮流が約2～3knのときであった。</p> <p>船長は、平戸瀬戸を通狭する航海計画を立てていたが、同瀬戸を航行する予定が南西流の最強時に近い時刻だったので、平戸島西方を航行する航路に変更すれば良かったと考え続けているうち、注意力が散漫になり、変針予定場所を通過してしまったと本事故後に思った。</p>
分析	本船は、約4.7knの順潮流の影響を受けながら南西進中、船長

	<p>が、考え事をしながら航行を続け、変針予定場所を通過したことから、黒子島に接近し、左舵をとって主機の回転数を下げたところ南西流に圧流され、黒子島北岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、考え事をし続けて注意力が散漫になっていたことから、変針予定場所に気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が約4.7knの順潮流の影響を受けながら南西進中、船長が、考え事をしながら航行を続け、変針予定場所を通過したため、黒子島に接近し、南西流に圧流され、黒子島北岸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、船位の確認を行いながら操船に集中して航行すること。 ・ 船長は、潮流の影響を考慮した航海計画を検討し、航海計画に変更が必要な場合は早期に変更すること。 ・ 船長は、通狭する場合、潮流が強い時間帯を避けて航行することが望ましい。