

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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5年9月19日 08時11分ごろ
発生場所	長崎県平戸市獅子駒埼北東方沖（平戸瀬戸） 二日照射灯から真方位124° 190m付近 （概位 北緯33° 22.9′ 東経129° 33.8′）
事故の概要	貨物船おおくに丸は、南西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年9月27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	貨物船 おおくに丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	141887、広洋船舶株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首船底部に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約195cm（平戸）、潮流 北東流約4ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、大分県大分市大分港を出港し、肥前大島港に向かった。</p> <p>船長は、単独で船橋当直に当たり、2海里レンジに設定したレーダー及び電子海図表示装置を作動させ、針路を平戸瀬戸の広瀬西側の水道（以下「西水道」という。）の中央付近に向けて約10.5knの対地速力で手動操舵により南西進していた。</p> <p>船長は、広瀬北北東方沖に至った頃、本船が逆潮流の影響で左方に圧流されるので、針路を西水道の中央付近に向けようとして右舵一杯を取ったところ、本船の針路が西水道の中央付近に向いたので、舵を中央に戻した。</p> <p>船長は、広瀬西方沖に至った頃、本船が再び左方に圧流されて広瀬に接近する針路となったので、針路を西水道の中央付近に向けようとして右舵一杯を取ったところ船首が西方を向いた。</p> <p>船長は、本船が獅子駒埼北東方に向かう進路となったので、左舵を取ったものの針路が変わらず、獅子駒埼北東方沖に向かって航行を続け、主機を後進運転としたものの、本船が同埼北東方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船の損傷状況等を確認した後、携帯電話でA社に本事故発生の連絡を行うとともに海上保安庁に通報を行った。</p> <p>本船は、満潮時を待って自力で離礁した後、肥前大島港に向かっ</p>

た。

本船の喫水は、船首約3.6m、船尾約4.6mであった。

船長は、令和4年1月にA社に入社し、ふだんは一等航海士として本船に乗船し、本来の船長が休暇中の時に船長職をとっており、平戸瀬戸の航行経験が約20回あったが、約4knの逆潮流の中での操船は本事故時が初めてであった。

船長は、平戸瀬戸の通航に当たり、本船の航海速力が約11.5knであり、本事故当日の北東流の最強時の流速が約4.3knであることを事前に潮汐表で調べており、同瀬戸の通航時間帯が同最強時の約1時間前になるので安全に通航できると思っていた。

船長は、逆潮流による左方への圧流を考慮し、右方に適切な当て舵を取りながら目標針路である西水道の中央付近に向く針路を維持していれば良かったと本事故後に思った。(図1参照)

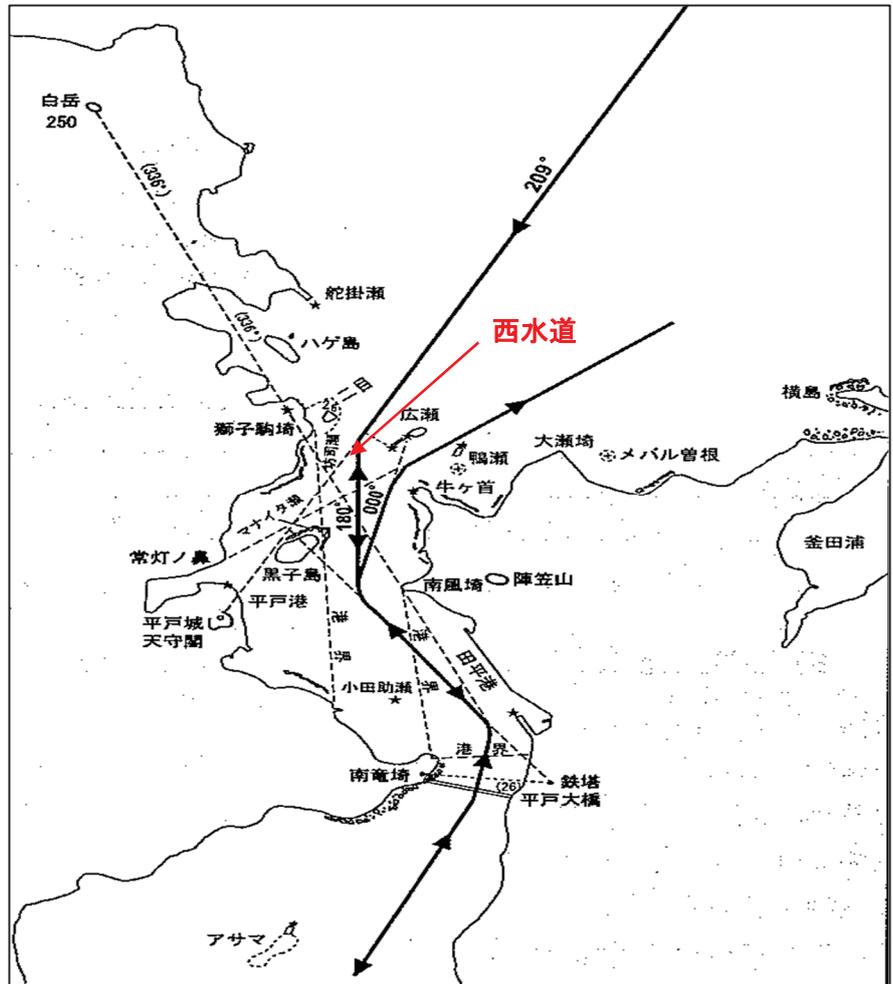


図1 平戸瀬戸針路法図 (水路誌抜粋)

(付図1 航行経路図 参照)

分析

本船は、北東流約4knの逆潮流がある平戸瀬戸を目標針路である西水道中央付近に向けて南西進中、船長が、舵を中央としたまま航行を続けたことから、潮流の影響で広瀬に接近する針路となった際、針路を西水道の中央付近に向け直そうとして右舵一杯を取ったことによ

	<p>り、船首が西方を向き、獅子駒埼北東方沖に向かう進路となり、同埼北東方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、逆潮流による左方への圧流を考慮し、右方に適切な当て舵を取りながら西水道の中央付近に向く針路を維持しなかったことから、広瀬に接近する針路となり、右舵一杯を取らざるを得ない事態となったものと考えられる。</p> <p>船長は、平戸瀬戸の通航に当たり、本船の航海速力が約11.5knであり、本事故当日の北東流の最強時の流速が約4.3knであることを事前に潮汐表で調べており、同瀬戸の通航時間帯が同最強時の約1時間前になることから、安全に通航できると思い、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、本船が、北東流約4knの逆潮流がある平戸瀬戸を目標針路である西水道中央付近に向けて南西進中、船長が、舵を中央としたまま航行を続けたため、潮流の影響で広瀬に接近する針路となった際、針路を西水道の中央付近に向け直そうとして右舵一杯を取ったことにより、船首が西方を向き、獅子駒埼北東方沖に向かう進路となり、同埼北東方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、平戸瀬戸を南方に向かって航行する際、潮流の影響を勘案して適切な当て舵を取った上で、水路の平戸瀬戸針路法図に沿って209°の針路で西水道の中央付近に向かって航行し、広瀬灯台を左舷方に見て並んだら180°に変針して航行するよう自社所有船舶の各船長に周知した。</p> <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、流速の速い逆潮流の狭水道を航行する際、大角度の舵角で舵を取ると進路が大きく変わり、意図する操船ができなくなることがあるので、予め目標針路を設定し、その針路から逸脱しないよう適切な当て舵を取るなど潮流の影響を勘案した操船を行うこと。 ・船長は、これまでに経験したことのない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が望ましい。

付図1 航行経路図

