

船舶事故等調査報告書

平成25年1月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第56号
事故等種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成24年3月17日 02時48分ごろ
発生場所	関門港関門航路 関門航路第29号灯浮標 （概位 北緯33°56.3′ 東経130°56.1′）
事故等調査の経過	平成24年4月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 作業船 第十八たき丸、19トン 295-36081 鹿児島、有限会社米満曳船 B 台船（船名不詳）、長さ38m、幅19m なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船尾スパッドにマーキング塗料付着 灯浮標 マーキング塗料噴射装置取付部に曲損
事故等の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、A船の船首端からえい航したB船の船尾端までの長さが約116mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、船長Aが、A船の操舵室で操船に当たり、他の乗組員1人を見張りに就け、関門港若松区に向けて約5ノット（kn）の対水速力で手動操舵により関門航路を南南西進した。 船長Aは、大型船舶と行き会うこととなったので、それまでよりも少しだけ右側に寄って関門航路を航行し、平成24年3月17日02時47分ごろ関門航路第29号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を右舷正横約20mに見て通過した。 船長Aは、本事故発生に気付かないで航行を続けていたところ、海上保安庁からVHF無線電話で本件灯浮標に衝突したとの連絡を受け、関門港若松区に入港したのち、巡視艇の調査によってB船の右舷船尾にある高さ約20mのスパッドに付着した本件灯浮標のマーキング塗料が発見され、B船の右舷船尾部が本件灯浮標に衝突したことを確認した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 3、最大瞬間風速 約11m/s、視界 良好 海象：波高 なし、潮汐 高潮時、潮流 南南西流約1.4kn

<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.0mであり、B船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.2mであった。</p> <p>B船は、甲板上にクレーン2基及びスパッド2本を装備しており、本事故発生当時、スパッド2本を甲板上に立てた状態であった。</p> <p>船長Aは、A船とB船とでは風の影響が異なることを考慮していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船引船列は、関門航路を南南西進中、船長AがA船とB船とでは風の影響が異なることを考慮せずに本件灯浮標に接近して航行したことから、B船が東風により右方へ圧流されて本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、甲板上にクレーン2基を装備し、スパッド2本を甲板上に立てた状態であったことから、受風面積が大きく、東風により右方へ圧流された可能性があると考えられる。</p> <p>本事故発生時刻は、A船操舵室の船長Aが本件灯浮標を通過した時刻が02時47分ごろであったこと、及び衝突部位がB船の右舷船尾部であったことから、A船引船列の長さと同事故当時の速力により推算し、02時48分ごろであったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、関門航路を南南西進中、船長AがA船とB船とでは風の影響が異なることを考慮せずに本件灯浮標に接近して航行したため、B船が東風により右方へ圧流されて本件灯浮標に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・横方向から風を受けながら台船等をえい航して航路標識等の近くを航行する場合、引船と台船等とでは風の影響が異なることを考慮し、安全な通過距離をとること。