

## 船舶事故調査報告書

平成26年11月20日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年11月6日 22時32分ごろ
発生場所	福岡県福岡市西浦崎 <sup>にしゅうら</sup> 西方沖 福岡市所在の西浦岬灯台から真方位275° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 40.2′ 東経130° 09.3′）
事故調査の経過	平成25年11月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 引船 <sup>さんよう</sup> 三洋丸、19トン 295-40033長崎、崎永海運株式会社 15.00m×5.50m×1.96m、鋼 ディーゼル機関2基、1,206.22kW（合計）、平成10年4月 B 台船 <sup>ディー</sup> D-306、約1,398トン なし、宗田造船株式会社 60.00m×22.00m×3.00m、鋼 機関なし、平成3年建造 C 漁船 <sup>じんえい</sup> 仁栄丸、19トン YG2-7880（漁船登録番号）、有限会社仁田屋仁栄丸 18.19m（Lr）×3.80m×1.52m、FRP ディーゼル機関、759kW、昭和61年7月30日 第291-35584号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年6月28日 免許証交付日 平成21年6月2日 （平成26年6月27日まで有効） 甲板員A 男性 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和58年4月25日 免許証交付日 平成21年9月30日 （平成26年10月7日まで有効）

	<p>C 船長C 男性 44歳  一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定  免許登録日 昭和63年4月28日  免許証交付日 平成25年8月7日  (平成31年8月4日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし  B 左舷船尾部外縁及び同部係船ビットに擦過傷  C 右舷船首部舷縁に割損、同部外板に擦過傷、同部ハンドレールに曲損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか1人が乗り組み、無人で空船のB船を、直径65mm、長さ約100mのロープでえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、A船には物件えい航中であることを示す法定灯火を表示した上、マスト頂部の黄色回転灯を点灯し、B船には標識灯6個を取り付けて点滅させ、自動操舵により、西浦埼西南西方沖を約6.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)及び約045°(真方位、以下同じ。)の針路で航行していた。</p> <p>甲板員Aは、平成25年11月6日21時ごろに昇橋したもう1人の甲板員と共に船橋当直中、3Mレンジとしたレーダー画面により、A船の左舷やや船尾方約3MにC船の映像を認めて目視でも確認し、C船が東進していることを知り、その後、動静の監視を続けていたところ、ほぼ方位変化がなく、約1.5MにC船を見るようになって若干の危険を感じ、A船がB船をえい航中であることを知らせるために、A船の船尾側探照灯でB船を照射した。</p> <p>甲板員Aは、依然ほぼ方位変化がなく、約0.5MにC船が接近した頃、A船の船首側探照灯をC船に向けて2、3回点滅照射したが、針路及び速力を保持し、北東進を続けていたところ、西浦埼西方沖において、C船がA船引船列の船尾付近を通過したように見えた。</p> <p>甲板員Aは、その後、A船の船尾側探照灯を消灯し、北東進を続けていたところ、A船引船列を追尾するように再接近するC船を認め、再びA船の船尾側探照灯を点灯し、減速したが、C船から何の合図もないので不審に思い、船長Aを起こした。</p> <p>甲板員Aは、船長Aに状況を報告した後、続航することとして速力を戻し、並走と追尾を繰り返すC船を見ながら航行を続けていたところ、海上保安庁の巡視艇が来て停船を求められ、C船と衝突した旨を知らされた。</p> <p>C船は、船長Cほか2人が乗り組み、法定灯火を表示し、福岡市博多漁港に向け、自動操舵により、主機の回転数毎分(rpm)を約900として西浦埼西方沖を約090°の針路で東進中、単独で船橋当直中の船長Cが、3Mレンジとしたレーダー画面により、C船の右舷前</p>

	<p>方に北東進する船舶の映像を認めた。</p> <p>船長Cは、レーダー画面上で当該船舶の映像が1つに見え、その大きさから、数百トン級の鋼船が航行しているものと思い、右舷側の窓を開けて目視で確認したところ、A船のマスト頂部の黄色回転灯及びその下に作業灯らしき照明で照らされた船橋に続く階段を見て、そこが船尾船橋であると思った。</p> <p>船長Cは、その後、目視によってA船の動静の監視を始め、黄色回転灯を目安にして船間距離を目測し、A船の船尾方を通過するつもりで東進を続け、黄色回転灯が距離を隔ててC船の船首方を通過した頃、船体に動揺を感じたが、A船の航走波によるものと思って航行を続けた。</p> <p>船長Cは、数分後、操舵室から右舷側甲板上の通路へ出たところ、船首ハンドレールから操舵室付近までの舷縁上に張っていたワイヤロープが弛んでいることに気付き、不審に思って甲板上を見渡し、船首部に損傷を生じていることを知って停船した。</p> <p>船長Cは、乗組員に損傷状況を確認させ、何によって生じたものかと思案していたが、A船以外に思い当たるものが無いので、A船の追尾を開始した。</p> <p>船長Cは、A船に接近するにつれて点滅する灯火を認めるようになり、更に接近して点滅する灯火がB船のものであることが分かり、A船がB船をえい航中の引船であったことに気付き、A船に向けて探照灯を照射したが、停船しないので、携帯電話で118番通報を行い、巡視艇が到着するまでの間、A船引船列の周囲を移動してB船の衝突箇所を探しながら追尾を続けた。</p> <p>A船引船列及びC船は、巡視艇到着後、指示を受けて福岡市博多港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り時々雨、風向 南、風力 3、視程 約3M</p> <p>海象：波高 約1～2m、潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>第七管区海上保安本部運用指令センターにおける船長Cからの118番通報時刻は23時10分であった。</p> <p>甲板員A及び船長Cは、本事故後、互いの船舶の航行経過から、本事故の発生時刻が22時32分ごろであり、同地点が北緯33°40.2′、東経130°09.3′付近であると思った。</p> <p>A船のマスト頂部までの海面上高さは約10.5mである。</p> <p>A船は、夜間航行中、他船が接近したときのみ船尾側探照灯を点灯してB船を照射することとしていた。</p> <p>B船は、灯火設備がないので、左右各舷に、以下のとおり標識灯が取り付けられていた。</p> <p>(1) 船首部舷側付近の甲板上に、高さ約42cmの全周白色閃光点滅標識灯を1個</p>

	<p>(2) 中央部舷側付近の甲板上に、直径約10～15cmの円盤状であり、両面共に赤光及び緑光が交互点滅する標識灯を、高さ約20～30cmの塩化ビニル管の上部に取り付けたものを、盤面が舷側と水平に面するように1個</p> <p>(3) 船尾部舷側付近の甲板上に、(2)と同じ標識灯を、盤面が舷側と垂直に面するように1個</p> <p>C船が主機の回転数を約900rpmとした航行時の平均速力は、約8knであった。</p> <p>船長Cは、物件えい航中の引船が表示する灯火の種類を知っていたが、A船のマスト頂部の黄色回転灯に注意を奪われ、その他の灯火の表示状況には意識を向けていなかった。</p> <p>船長Cは、A船がC船に向けて照射した探照灯に気付かなかった。</p> <p>甲板員Aは、C船がA船に向けて照射した探照灯に気付かなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、西浦埼西方沖に向けて北東進中、甲板員Aが、初認時から明確な方位変化がない状態で接近するC船に対し、探照灯で2、3回点滅照射を行ったものの、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船がC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、西浦埼西方沖を東進中、船長Cが、レーダー画面で初認したA船引船列の映像が1つに見え、その大きさから数百トン級の鋼船であると認識し、目視で確認したA船の黄色回転灯付近を船尾船橋であると思い込み、黄色回転灯に注意を向け、B船に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cが、A船の引船灯に気付いていれば、A船が物件えい航中の引船であることが分かり、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、西浦埼西方沖において、A船引船列が北東進中、C船が東進中、甲板員Aが、初認時から明確な方位変化がない状態で接近するC船に対し、探照灯で点滅照射を行ったものの、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Cが、レーダー映像により、A船引船列を1隻の船舶と認識し、A船の黄色回転灯付近を船尾船橋であると思い込み、黄色回転灯に注意を向け、B船に気付かなかったため、B船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>A船の船舶所有者は、本事故後、台船の視認性向上を目的とし、台船の大きさに応じて取り付ける標識灯の数を増やした。</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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 常時、状況に応じた適切な見張りを行うこと。</li><li>・ 夜間に他船と接近する状況となる場合は、表示された灯火を確認し、当該船舶が単なる動力船であるか否かを判断すること。</li><li>・ 明確な避航動作を示さずに接近する避航船を認めた保持船は、法規に定められた警告信号を行うこと。</li></ul>
--	---