

船舶事故等調査報告書

平成26年1月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故等番号 | 2013門第75号 |
| 事故等種類 | 衝突（灯浮標） |
| 発生日時 | 平成25年4月23日 18時20分ごろ |
| 発生場所 | 関門港若松航路（若松航路第2号灯浮標） （概位 北緯33°56.1′ 東経130°51.4′） |
| 事故等調査の経過 | 平成25年6月28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 引船 さかえ丸、260.25トン 118344、神原ロジスティクス株式会社 B 起重機船 ^{するが} 駿河、長さ90m なし、深田サルベージ建設株式会社 C 引船 はやて、180トン 130236、洞海マリンシステムズ株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、三級海技士（航海） C 船長C、四級海技士（航海） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A なし B なし C 右舷外板に擦過傷 灯浮標 標体に凹損及び擦過傷 |
| 事故等の経過 | A船は、船長Aほか4人が乗り組み、作業員15人を乗せた非自航のB船を引き、船長Cほか3人が乗り組んだC船の船首からB船の船尾にえい航索を取って補助の引船として配置して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、関門海峡東口から関門航路に入航して若松航路に向けて航行していた。 A船引船列は、関門航路を北西進中、関門航路第11号灯浮標（以下、「関門航路」を冠する灯浮標名については、これを省略する。）と第13号灯浮標の中間地点付近において、左転して若松航路に入ろうとした際、船長Aが、2隻の反航船を認め、反航船が通過するまで北西進を続けることとした。 A船引船列は、平成25年4月23日18時13分ごろ、2隻の反航船が通過したので、第9号灯浮標付近に至った所で船長Aが若松航路に向けるために左転し、C船にB船の船尾を押させながら、若松航路へ入航中、風潮流によってB船が圧流される状況となり、C船のえい航索をB船の船首に取り直し、C船にB船の船首を南方へ押させた |

| | |
|---|--|
| | が、B船及びC船が風潮流に抗しきれず、18時20分ごろC船の右舷外板が若松航路第2号灯浮標に衝突した。 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約10～12m/s、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、潮流 西流約2ノット |
| その他の事項 | 船長A及び船長Cは、B船と同等の物件をえい航して本事故発生海域を航行した経験がそれぞれ10回以上あった。 船長A及び船長Cは、専用トランシーバーを使用して意思疎通を行っていたが、本事故発生後、互いのコミュニケーション不足を感じた。 |
| 分析 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 | A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B あり、C あり A船引船列は、関門航路を北西進中、南東風と西流を左舷方から受けながら、左転して若松航路へ向けて入航する際、船長AがC船にB船の船首を南方へ押させたが、B船及びC船が風潮流に圧流されたことから、C船の右舷外板が若松航路第2号灯浮標に衝突したものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、A船引船列が、関門航路を北西進中、南東風と西流を左舷方から受けながら、左転して若松航路へ向けて入航する際、船長AがC船にB船の船首を南方へ押させたが、B船及びC船が風潮流に圧流されたため、C船の右舷外板が若松航路第2号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。 |
| 参考 | 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。 ・風潮流に圧流される状況下においては、圧流量を勘案して進入角度を適切に定めること。 ・主航路から枝航路へと入航する際は、付近航行船舶の状況を適切に把握し、無理な入航とならない状況で転舵を行うこと。 ・気象や潮流の状況を総合的に勘案し、適切な推力の船舶を補助として使用すること。 |