

船舶事故等調査報告書

平成26年2月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013長第79号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年9月6日 23時35分ごろ
発生場所	長崎県平戸市上阿値賀島北方沖 平戸市所在の生月長瀬鼻灯台から真方位233°7,000m付近 (概位 北緯33°19.4′ 東経129°20.4′)
事故等調査の経過	平成25年9月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 明治丸、459トン 134531、株式会社EKIZEN B 作業台船 海援、不詳 なし、大旺新洋株式会社 C 揚錨船 第二十六むろと丸、19トン 不詳、大旺新洋株式会社 D 漁船 富栄丸、4.9トン NS3-73092（漁船登録番号）、個人所有 第292-40077号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A、三級海技士（航海） D 船長D、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 なし C 右舷船首防舷材に圧着痕 D 左舷船首外板に擦過傷及び破口
事故等の経過	A船は、船長A及び一等航海士Aほか5人が乗り組み、船長Bが1人で乗り組んだB船及びその後方に無人のC船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、A船には、連掲したマスト灯3個、両舷灯、船尾灯及び引船灯を、B船には、両舷灯、作業灯3個及び点滅灯4個を、C船には、点滅灯3個をそれぞれ表示し、沖縄県に向けて航行した。 A船引船列は、一等航海士Aが単独で当直に就き、平戸市平戸島西方沖を自動操舵により、約5.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南西進中、平成25年9月6日23時15分ごろ右舷後方から接近するD船のマスト灯を視認し、レーダー画面で確認したところ、A船とB船との間のえい航索に向かって来ていたので、A船

	<p>の船尾に備えた探照灯でA船とB船との間のえい航索及びA船の後方のB船及びC船の方を照射して注意喚起を行った。</p> <p>一等航海士Aは、レーダー画面でD船の動向を確認し、D船がC船の船尾を通過したと思ったが、船長Bから、23時35分ごろ、上阿値賀島北方沖において、C船の右舷船首とD船の左舷船首とが衝突した旨の連絡を受けた。</p> <p>D船は、船長Dが1人で乗り組み、定係港の平戸市西浜漁港に向けて平戸島西方沖を手動操舵により、約8～10knの速力で南南東進中、23時15分ごろ前路を横切る態勢のA船及びB船の灯火を左舷船首方に視認したので、B船の船尾方を航行するつもりで左舵を取ったところ、C船と衝突した。</p> <p>船長Aは、会社及び海上保安庁に連絡し、事後の措置に当たった。</p> <p>D船は、自力で定係港に帰った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>月没時刻：18時52分（月齢：0.1）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船引船列は、全長が約614mであり、A船の船尾からC船の船尾までの長さは約568m、B船の船尾からC船の船首までの長さは約80mであった。</p> <p>D船は、本事故当時、法定灯火を表示していた。</p> <p>船長Dは、A船及びB船を視認した際、レーダー画面で確認したが、C船には気付かなかった。</p> <p>船長Dは、A船の探照灯による照射に気付かなかった。</p> <p>船長Dは、C船の点滅灯に気付かなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C なし、D あり</p> <p>A なし、B なし、C なし、D なし</p> <p>A なし、B なし、C なし、D なし</p> <p>A船引船列は、平戸島西方沖を南南西進中、一等航海士Aが、右舷後方にD船を視認した際、探照灯でA船の後方を照射し、D船に注意喚起を行ったが、針路及び速力を保持して航行したことから、C船とD船が衝突したものと考えられる。</p> <p>D船は、平戸島西方沖を南南東進中、船長Dが、A船及びB船を視認した際、C船に気付かなかったことから、B船の船尾方を航行するつもりで左舵を取り、C船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、平戸島西方沖において、A船引船列が南南西進中、D船が南南東進中、一等航海士Aが、右舷後方にD船を視認した際、探照灯でA船の後方を照射し、D船に注意喚起を行ったが、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Dが、A船及びB船を視認した際、C船に気付かなかったため、C船とD船が衝突したことにより</p>

	発生したものと考えられる。
参考	<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">・夜間においては、レーダーを活用して常時適切な見張りを行うこと。・接近する他船があれば、他船に注意喚起信号を行うこと。・被えい航船が2隻以上あって距離が長い場合は、中間の被えい航船に探照灯を備え、適宜に後方の被えい航船又はえい航索を照射することが望ましい。