

船舶事故調査報告書

平成29年7月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成29年2月6日 10時48分ごろ
発生場所	関門港関門航路（関門航路第32号灯浮標） 部埼灯台から真方位286° 2.1海里付近 （概位 北緯33° 58.1′ 東経130° 59.0′）
事故の概要	引船第一若富丸は、浚渫船響永と引船列を構成して東北東進中、響永が関門航路第32号灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	平成29年2月7日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 第一若富丸、19トン 293-37056 福岡、若松港湾工業株式会社（A社） B 浚渫船 響永、約1,740トン なし、A社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型・特殊・特定 B なし
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船首部外板に擦過傷、船底外板に擦過傷 灯浮標 防護枠及びLED灯器に破損、浮体部に凹損を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 7、視界 良好 海象：波高 約1m、関門航路第32号灯浮標付近の潮流 東北東流、流速 約1.0ノット（kn） 福岡県北九州・遠賀地区には、2月4日16時18分に強風注意報が、5日04時12分に波浪注意報が、それぞれ発表されており、本事故当ても継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長A及び操舵員1人が乗り組み、作業員4人が乗ったB船の船首にA船の船尾から約60mのえい航索（化学繊維製索、直径約80mm）を繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、福岡県苅田町苅田港に向けて回航していた。 A船引船列は、船長Aが操舵室で操船指揮につき、操舵員を手動操舵に当たらせ、関門航路東口に向け、約6knの対地速力で同航路の右側に沿って福岡県北九州市部埼西北西方沖を東北東進中、A船が関門航路第32号灯浮標（以下「32号灯浮標」という。）を約20～30m隔てて通過した。 船長Aは、操舵室右舷側からB船が32号灯浮標を通過する際の状況を確認していたところ、B船の右舷船首部が32号灯浮標に衝突す

	<p>るのを認めた。</p> <p>A社の現場代理人は、B船の作業員1人から連絡を受け、海上保安部に本事故の発生を通報した。</p> <p>32号灯浮標は、東南東方に約35m移動したが、後日復旧された。</p>
分析	<p>A船引船列は、風力7の北西風が吹く状況下、部埼西北西方沖を東北東進中、船長Aが風による圧流を考慮した32号灯浮標との航過距離を確保していなかったことから、B船が32号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が、風力7の北西風が吹く状況下、部埼西北西方沖を東北東進中、船長Aが風による圧流を考慮した32号灯浮標との航過距離を確保していなかったため、B船が32号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
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"> ・引船の船長又は作業責任者は、強風が予想されるときはえい航を中止すること。 ・引船の船長は、風の影響及びえい航索の長さを考慮し、灯浮標等との航過距離を十分にとること。