

船舶事故調査報告書

平成29年12月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄二（部会長）
 委 員 田村 兼吉
 委 員 岡本 満喜子

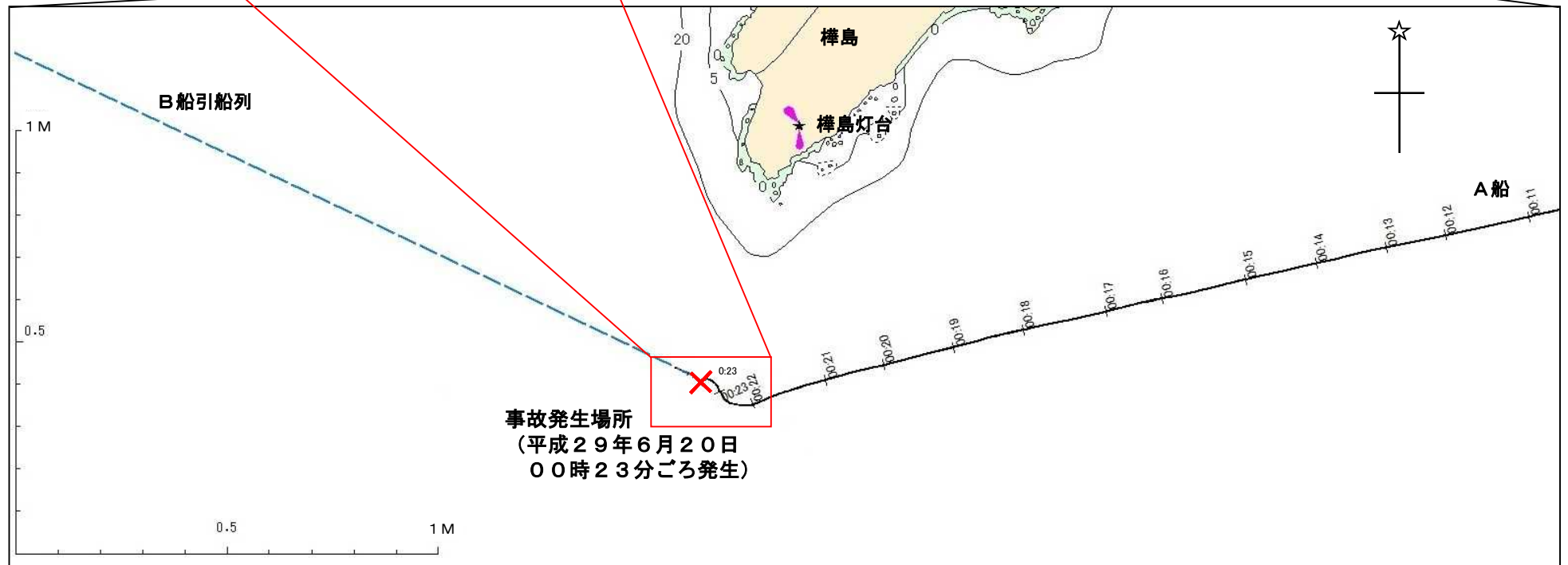
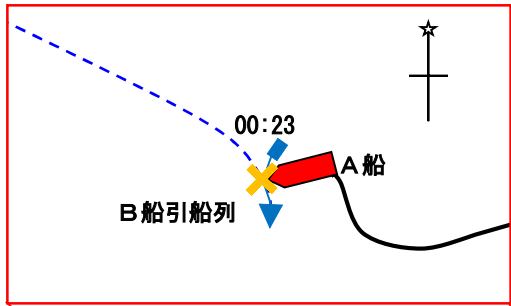
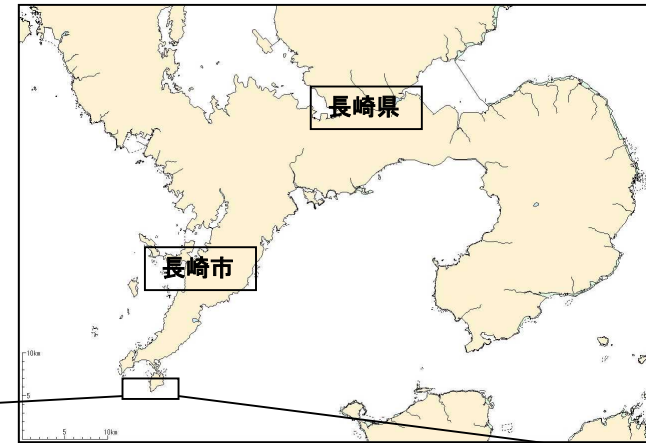
事故種類	衝突
発生日時	平成29年6月20日 00時23分ごろ
発生場所	長崎県長崎市樺島南方沖 樺島灯台から真方位197° 1,200m付近 （概位 北緯32° 32.4′ 東経129° 46.3′）
事故の概要	セメント運搬船第二平安丸は、西南西進中、また、引船第三松丸は、浮棧橋をえい航しながら南東進中、第二平安丸とえい航索及び浮棧橋が衝突した。 第二平安丸は、右舷船首部外板に凹損等を生じ、また、第三松丸は、えい航していた浮棧橋に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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 セメント運搬船 第二平安丸、697トン 128737、株式会社八重垣船舶 69.98m×11.50m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、昭和63年10月5日 B 引船 第三松丸、19トン 292-34933長崎、崎永海運株式会社 11.90m (Lr) ×4.80m×2.00m、鋼 ディーゼル機関、478.08kW、平成3年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年8月2日 免状交付年月日 平成28年8月31日 免状有効期間満了日 平成33年10月15日 航海士A 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成1年7月6日 免状交付年月日 平成25年4月16日 免状有効期間満了日 平成30年6月15日 B 船長B 男性 49歳

	<p>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8月25日 免許証交付日 平成25年8月6日 (平成30年8月24日まで有効)</p> <p>甲板員B 男性 23歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年9月6日 免許証交付日 平成28年9月7日 (平成33年9月6日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船首部外板に凹損及び擦過傷 B えい航していた浮棧橋の左側に破損及び擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：02時01分ごろ、月齢：24.8</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、関門港に向けて熊本県八代市八代港を出港し、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、長崎市樺島南方沖を約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ)で、自動操舵により西南西進した。</p> <p>航海士Aは、平成29年6月20日00時00分ごろ、目視で左舷側約300mに同航船を、また、レーダー画面で右舷船首方約5～6海里(M)にえい航状態のB船をそれぞれ確認した。</p> <p>航海士Aは、00時10分ごろ、B船との距離が約3Mに接近した際、B船の灯火及び‘B船の被えい航物である浮棧橋’(以下「本件浮棧橋」という。)の灯火を視認してA船が避航船にあたと認識し、左舷対左舷で通過しようと考えたが、右舷側の樺島の浅瀬が気になったこと、及びB船よりも速力があると思ったので、B船の前方を通過できると思い、同航船の動静を気にしながら直進を続けた。</p> <p>A船は、航海士Aが、00時22分ごろ、B船の船首方約100mを通過できると思ったが、B船が急に右転を開始したので衝突の危険を感じ、A船を右転させ、B船の船尾方に回避したものの、00時23分ごろ、船首がB船のえい航索に、続けて右舷船首部が本件浮棧橋に衝突した。</p> <p>航海士Aは、衝突した後、VHFでB船を呼び出したが、返事がなく、B船の動静を確認していたところ、B船が何事もなく航行を続けているように見えたことから、A船を目的地に向けて航行し、しばらくしてB船から通報を受けた海上保安庁から連絡があり、船長Aと共に事故の対応に当たった。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、‘本件浮棧橋をえい航した引船列’(以下「B船引船列」という。)を構成し、長崎県</p>

	<p>南島原市布津漁港へ向けて同県西海市大島を出発し、甲板員Bが単独で船橋当直に当たり、約3.5knの速力で樺島南西方沖を南東進した。</p> <p>甲板員Bは、20日00時00分ごろの船橋当直についていた際、左舷船首方にA船の右舷灯及びマスト灯を認めた。</p> <p>甲板員Bは、A船が約0.5Mに接近してきたと認めたとき、B船引船列が保持船であると思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>甲板員Bは、A船が約0.25Mに接近してきたので、衝突の危険を感じ、操舵室内で休息をとっていた船長Bに本件浮棧橋へのライトの照射及び汽笛の吹鳴を依頼し、B船を右転させた。</p> <p>B船引船列は、B船がA船との衝突を避けたものの、えい航索とA船とが衝突し、その後、本件浮棧橋とA船とが衝突した。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、衝突後、B船の舵を中央、及び速力を保持して航行中、A船が、B船の左舷側を通過して船首方を横切るのを見た。</p> <p>船長Bは、船舶所有者に本事故の発生を連絡した後、海上保安庁へ通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、当直を終えて自室のベッドで横になっており、00時20～25分ごろ、波が船体を叩いたような振動を受けたと思ったが、機関音に変化がなかったため、異常はないものと思い、そのまま就寝した。</p> <p>船長Bは、甲板員Bと当直を交替した後、操舵室後方に設置された長椅子に腰を掛けて休息していた。</p> <p>B船は、VHFを搭載していなかった。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、樺島南方沖を西南西進中、航海士Aが、右舷船首方にB船を認めていたものの、B船の船首方を通過できると思い、避航動作をとらなかったことから、右転したB船と接近し、B船のえい航索及び本件浮棧橋と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船の左舷側を認め、引き続き動向を確認しており、A船が避航船であると認識していたものの、A船の速力がB船よりも速く、B船の船首方を通過できると思ったことから、減速する避航動作をとらなかった可能性があると考えられる。</p> <p>航海士Aは、A船が、樺島の浅瀬に乗り揚げる可能性があることか</p>

	<p>ら、右転する避航動作をとらなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、衝突後、B船が、VHFで呼び出しても応答がなく、航行を続けていたことから、B船に支障はなかったと思い、停船して相手船の状況を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、樺島南方沖を南東進中、甲板員Bが、早期に警告信号を行わなかったことから、A船が接近し、衝突の危険を回避しようとして右転したものの、B船のえい航索及び本件浮棧橋とA船が衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、B船引船列が保持船であると認識していたので、いずれA船が避航動作をとると思ったことから、早期に警告信号を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、樺島南方沖において、A船が西南西進中、B船が南東進中、航海士Aが、B船の船首方を通過できると思い、避航動作をとらず、また、甲板員Bが、早期に警告信号を行わなかったため、両船が接近し、B船が衝突を回避しようとして右転し、A船が右転したB船を避けようとして右転したものの、A船と、B船のえい航索及び本件浮棧橋とが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"> ・ 転針による避航が困難であるときは、減速するなど、適切な避航動作を行うこと。 ・ 保持船であっても相手船の動静が不明瞭な場合は、早期に警告信号を行うとともに、衝突を避けるための協力動作をとること。 ・ 事故後は、安全な場所に^{とど}まり、状況を把握し、海上保安庁へ早期に通報をすること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
00:11:56	32-32-50.1	129-48-28.9	257.8	257	10.3
00:12:56	32-32-48.0	129-48-16.9	258.1	256	10.3
00:13:56	32-32-45.7	129-48-05.1	257.0	255	10.3
00:14:56	32-32-43.4	129-47-53.2	257.3	255	10.3
00:15:57	32-32-41.0	129-47-41.2	258.0	257	10.2
00:16:57	32-32-38.8	129-47-29.4	256.9	255	10.1
00:17:57	32-32-36.5	129-47-17.7	257.9	257	10.1
00:18:47	32-32-34.7	129-47-08.1	256.0	254	10.2
00:19:57	32-32-31.8	129-46-54.3	256.1	255	10.2
00:20:57	32-32-29.2	129-46-42.5	255.3	255	10.3
00:21:57	32-32-26.0	129-46-30.8	246.2	264	10.1
00:22:57	32-32-27.0	129-46-23.0	339.7	308	5.3
00:23:57	32-32-28.1	129-46-18.8	210.9	165	4.6

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は、真方位である。