

船舶事故調査報告書

平成30年9月12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	乗揚
発生日時	平成30年1月25日 14時30分ごろ
発生場所	長崎県松浦市阿翁浦漁港阿翁浦地区南西方沖 阿翁浦港沖防波堤灯台から真方位220°550m付近 （概位 北緯33°27.0′ 東経129°44.9′）
事故の概要	引船大永丸は、杭打船わかくす号をえい航して南南西進中、暗礁に乗り揚げた。 大永丸は、船尾部船底の凹損等を生じ、わかくす号は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年3月9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 引船 大永丸、122トン 142384、崎永海運株式会社（A社） 29.81m×7.50m×3.28m、鋼 ディーゼル機関2基、1,764kW（合計）、平成27年3月4日 B 杭打船 わかくす号、約953トン なし、シーテック株式会社 45.0m×20.0m×3.0m、鋼 機関なし、平成7年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年4月14日 免状交付年月日 平成25年9月5日 免状有効期間満了日 平成30年9月4日
死傷者等	なし
損傷	A 船尾部船底に凹損及び擦過傷、両舷プロペラ翼に欠損及び曲損、船尾部外板に凹損 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北、波高 約1.0m、潮汐 高潮時、潮高 約169

	cm (松浦)
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長ほか4人が乗り組み、作業員5人が乗ったB船をえい航してA船の船尾からB船の後端までの距離が約98mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、平成30年1月25日14時10分ごろ松浦市調川港^{つきのかわ}に向けて阿翁浦漁港阿翁浦地区（以下「阿翁浦地区」という。）を出港した。</p> <p>A船引船列は、船長が、出港操船に引き続き1人で船橋当直に当たり、0.5海里（M）レンジのヘッドアップでオフセンター表示としたレーダー及びGPSプロッターを作動し、出港作業を終えて昇橋した乗組員3人を広い海域まで出た後のえい航索の伸出作業に備えて待機させ、阿翁浦地区内を港口に向けて手動操舵により西進した。</p> <p>A船引船列は、14時25分ごろ阿翁浦地区の港口を通過し、間もなく、船長が、入港したときの航跡上を逆航するつもりで針路を左に転じ、同港口の西南西方沖約900mに築造されている沖防波堤（A）の南方沖に設置されていた養殖施設の南東端を示す簡易標識の東側に向かい、約4ノットの対地速力で同地区南西方沖を南南西進した。</p> <p>A船引船列は、14時30分ごろ船長が衝撃を感じると同時にA船が突然停止して暗礁に乗り揚げたことが分かり、続けてA船の船尾部にB船の船首部が衝突した。</p> <p>船長は、A社に連絡し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船引船列は、A船が、16時00分ごろ来援したタグボートにより引き下ろされた後、えい航されて阿翁浦地区に入港し、B船が、本事故発生場所付近に錨泊して待機した後、A船のえい航作業を終えた同タグボートにえい航されて調川港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生前、A船が調川港に停泊中、A社より阿翁浦地区から調川港までB船をえい航する業務の指示を受け、寄港することが初めてだった同地区周辺の水路状況を、海図に当たって入念に調査し、陸岸から本事故発生地点付近にかけて北西方に浅所が拵延していることを確認していた。</p> <p>A船は、本事故発生前、単独で阿翁浦地区に向かい、同地区南西方沖3M付近の青島水道を通過したところで、船長が、沖防波堤（A）の南方沖に養殖施設及び同施設の周囲に簡易標識が設置されていることを目視及びレーダーによって認め、同防波堤南端との間隔よりも広いと感じた同簡易標識の南東側を通過した後、陸岸から北西方に拵延している浅所を避けた針路をとって同地区に入港していた。</p> <p>船長は、阿翁浦地区の港口を通過した後、周囲を見ての目測によって左転し、養殖施設の南東端を示す簡易標識の東側に向かい、入港したときの航跡上を逆航しているつもりだったので、入港したときと同</p>

	<p>様に支障なく航行できるものと思っていた。</p> <p>船長は、阿翁浦地区の港口を通過して緊張が解け、入港したときの航跡上を逆航していると思い込み、航行していたと本事故後に思った。</p> <p>A船引船列は、A船の船橋甲板後部のえい航用フックに取った直径約95mm、長さ約50mの合成繊維製えい航索の他端のアイと、直径約30mm、長さ約18mの鋼製ワイヤ2本を、シャックルを介してY字形に連結し、B船の船首部両舷に備えられたビットに係止していた。</p> <p>A船引船列の喫水は、A船が船首約1.8m、船尾約4.0mで、B船が船首尾共に約1.0mであった。</p> <p>本事故発生場所付近の水深は約3.7mで、底質は岩であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船引船列は、阿翁浦地区南西方沖を南南西進中、船長が、入港したときの航跡上を逆航できていると思い、作動中のレーダー等の航海計器を活用せずに目視のみで船位の確認を行っていたことから、入港したときの航跡より陸岸寄りを暗礁に向かっていることに気付かず、暗礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、阿翁浦地区の港口を通過した後、周囲を見ての目測によって左転し、養殖施設の南東端を示す簡易標識の東側に向かっていたことから、支障なく入港したときの航跡上を逆航できているものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が、阿翁浦地区南西方沖を南南西進中、船長が、目視のみで船位の確認を行っていたため、暗礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺に浅所の存在する狭い水域を航行する際は、安全な経路を確かめ、目視のみで判断せずにレーダー等の航海計器を活用し、正確な船位を確認しながら航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

