

船舶事故調査報告書

平成31年3月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年8月1日 06時02分ごろ
発生場所	広島県大竹市阿多田島南方沖 安芸白石灯標から真方位224° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 08.4′ 東経132° 18.2′）
事故の概要	引船秀丸は、はしけM1及びはしけ北1001（大栄丸）をえい航して南西進中、また、漁船興運丸は、南南東進中、北1001（大栄丸）と興運丸とが衝突した。
事故調査の経過	平成30年9月7日、主管調査官（広島事務所）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 秀丸、19トン 260-36356大阪、新興海運有限会社（A社） B はしけ M1、総トン等不詳（全長40.0m） なし、個人所有 C はしけ 北1001（大栄丸）、総トン等不詳（全長41.0m） なし、個人所有 D 漁船 興運丸、4.8トン HS3-24736（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 D 船長D、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B なし C なし D バルバスバウに亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m 日出時刻：05時21分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、えい航索でB船、C船の順に2隻を接続し、全長約188mとなった引船列（以下「A船引船列」という。）を構成して阿多田島南方沖を約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南西進した。 船長Aは、単独の船橋当直に当たり、岩国港C灯浮標（以下「C灯浮標」という。）を右舷船首方に視認した後、右舷船首方1M付近に、C灯浮標より右方に南南東進中のD船を認め、C灯浮標より右方に針路を転じれば山口県岩国市岩国飛行場東方沖の航行禁止海域に進

	<p>入ることになるので、少しずつ針路を左方に転じてD船を避けることとした。</p> <p>船長Aは、針路を約10°左に転じたので、D船の船首方を通過できると思って南西進していたところ、海上保安庁から連絡を受け、C船とD船とが衝突したことを知った。</p> <p>D船は、船長Dほか甲板員1人が乗り組み、法定形象物を掲示し、船長Dが、左舷中央部の甲板にクーラーボックスを置いて腰を掛け、リモートコントローラで操舵に当たりながら、阿多田島南方沖を約2.5knの速力で、底引き網をえい網しながら南南東進した。</p> <p>船長Dは、A船引船列がD船の左舷船尾方から近づいて来ることに気付いたが、D船が操業中なので、A船引船列がD船の船尾方を通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたところ、A船引船列がD船の船首方至近距離となり、音響信号を鳴らすとともに黄色回転灯を点灯して注意喚起を行ったのち、主機を中立運転としたものの、D船の船首部とC船の右舷船尾部とが衝突するのを認めた。</p> <p>船長Dは、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船引船列は、阿多田島南方沖を南西進中、船長Aが、針路を約10°左に転じたことでD船の船首方を通過できると思い、D船と十分な距離を保たずに航行を続けたことから、C船とD船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>D船は、阿多田島南方沖をえい網しながら南南東進中、船長Dが、A船引船列がD船の船尾方を通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船引船列がD船の船首方至近に接近する状態となり、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、阿多田島南方沖において、A船引船列が南西進中、D船がえい網しながら南南東進中、船長Aが、針路を約10°左に転じたことでD船の船首方を通過できると思い、D船と十分な距離を保たずに航行を続けたため、また、船長Dが、A船引船列がD船の船尾方を通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたため、C船とD船とが衝突し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"> ・はしけ等をえい航している場合は、えい航時における自船の操縦性能、はしけ等を含めた全長などを考慮して他船と安全な距離を保って航行すること。 ・周囲に他船を認めた場合、他船の動きを決めつけることなく、レーダー等を利用して継続的な見張りを行うこと。