

船舶事故調査報告書

令和2年11月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 事故種類                             | 衝突（標識灯）  |
| 発生日時                             | 令和2年3月5日 08時05分ごろ  |
| 発生場所                             | 大分県津久見市津久見港<br>津久見港西防波堤西灯台から真方位264°410m付近<br>（概位 北緯33°04.7′ 東経131°51.6′）   |
| 事故の概要                            | 引船2号津成は、起重機船日の丸及び引船第二天王丸と引船列を構成して西南西進中、第二天王丸が標識灯に衝突した。   |
| 事故調査の経過                          | 令和2年4月10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<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 引船 2号津成、5トン未満（長さ9.02m）<br>292-18312大分、津久見建設株式会社<br>B 引船 第二天王丸、19トン<br>295-36601大分、津久見建設株式会社<br>C 起重機船 日の丸、総トン数なし（長さ51m）<br>なし、株式会社中津留組   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、二級小型<br>B 船長B、一級小型・特殊・特定   |
| 負傷者                              | なし   |
| 損傷                               | A なし<br>B プロペラ翼及びプロペラガードに曲損<br>C なし<br>標識灯 破損（全損）  |
| 気象・海象                            | 気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約4.0m/s（最大瞬間風速約7.7m/s）、視界 良好<br>海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の末期<br>大分県中部には、3月4日06時43分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。   |
| 事故の経過                            | A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員6人を乗せたC船を引き、えい航補助の目的で船長Bが1人で乗り組んだB船の船首からC船の船尾にえい航索を取って引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、津久見港港奥の南北及び東西方向に築造された岸壁に挟まれた幅約60mの水路（以下「本件水路」という。）へ向けて西南西進していた。<br>A船引船列は、船長Aが、本件水路に進入する際、左舷船首方に標識灯‘浅所域を示す目的で設置されたブイ’（以下「本件標識灯」という。）を認めたのち、本件標識灯との距離を確認しながら約0.5ノ |

|              |  |
|--------------|--|
|              | <p>ットの対地速力で航行していたところ、北西風の影響でC船が南東方へ圧流されるとともにB船も圧流された。</p> <p>A船引船列は、船長Bが、本件標識灯まで距離があると思い、右舵をとり、B船の船首を北西方に向け、圧流されたC船の船尾を北西方に引き上げようとして操船したところ、B船の船尾部が本件標識灯に衝突した。</p>   |
| <b>分析</b>    | <p>A船引船列は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、本件水路を西南西進中、C船が南東方に圧流された際、船長Bが、本件標識灯まで距離があると思い、右舵をとり、C船の船尾を北西方へ引き上げようと操船したことから、B船の船尾部が本件標識灯に接近していることに気付かずに本件標識灯に衝突したものと考えられる。</p>  |
| <b>原因</b>    | <p>本事故は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、A船引船列が本件水路を西南西進中、C船が圧流された際、船長Bが、本件標識灯まで距離があると思い、右舵をとり、C船の船尾を北西方へ引き上げようと操船したため、B船の船尾部が本件標識灯に接近していることに気付かずに本件標識灯に衝突したものと考えられる。</p>  |
| <b>再発防止策</b> | <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"> <li>・ 操船者は、航行中、付近に標識灯等の障害物がある場合、自船との相対位置関係を十分に把握して操船すること。</li> <li>・ 幅の狭い水路で風圧面積が大きい起重機船をえい航する際は、気象、海象の状況によっては、えい航を中止すること。</li> </ul> |