

船舶事故調査報告書

令和3年10月6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	令和2年12月4日 00時45分ごろ
発生場所	関門港若松航路（若松航路第1号灯浮標） 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位142°1,130m付近 （概位 北緯33°56.0′ 東経130°51.5′）
事故の概要	引船玉竜丸は、台船D-3001をえい航して東北東進中、D-3001が灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和2年12月15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手続実施済
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 玉竜丸、170トン 137244、有限会社ダイワマリン、大和海工株式会社（船 借入人） B 台船 D-3001、総トン数なし（全長65m） なし、洞海マリンシステムズ株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、四級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船首部外板に擦過傷 灯浮標 防護柵に曲損、太陽電池モジュールに破損等
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0.7m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A 船は、船長ほか5人が乗り組み、B船を約100mのえい航索で 繋いで全長約193mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構 成し、B船が北北東風の影響により南南西方に圧流されて航路外に位 置する状態で、若松航路を徐々に増速しながら東北東進した。 船長は、A船が若松航路第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」とい う。）の西方に達したとき、B船が本件灯浮標の南西側にあり、本件 灯浮標に接近する状態であることを認めた。 船長は、同じ針路でえい航を続けてもB船が本件灯浮標に達する直 前でA船を右転させれば、B船が左方へ振れて本件灯浮標を避けるこ とができると予測し、A船が本件灯浮標の北方を通過してから右舵を 取ったものの、B船が左方へ振れず、B船の右舷船首部が本件灯浮標 に衝突した。 船長は、A船を右転させた際、B船が予測したよりも左方へ振れな かったと本事故後に思った。
分析	A船引船列は、若松航路の航路外を東北東進中、船長が、B船が本

	<p>件灯浮標に接近する状態でえい航していることを認めた際、A船を右転させてB船を左方へ振り本件灯浮標を避けることができると予測し、同じ針路でえい航を続け、直前でB船の本件灯浮標への衝突を避けようとA船が右転したものの、B船が予測したよりも左方へ振れなかったことから、B船の右舷船首部が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が若松航路の航路外を東北東進中、船長が、B船が本件灯浮標に接近する状態でえい航していることを認めた際、本件灯浮標を避けることができると予測し、同じ針路でえい航を続け、直前で右転したものの、B船が予測したよりも左方へ振れなかったため、B船の右舷船首部が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 台船等をえい航して航路を航行する際は、風や潮流の影響、えい航状態及び操縦性能を考慮し、航路標識等と安全な距離を隔てて航行すること。