

## 船舶事故調査報告書

令和4年4月27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	令和3年8月21日 05時15分ごろ
発生場所	長崎県平戸市黒子島北東方沖（平戸瀬戸） 平戸牛ヶ首灯台から真方位273° 200m付近 （概位 北緯33° 22.6′ 東経129° 34.0′）
事故の概要	引船春海丸は、台船大-77をえい航して北進中、また、漁船啓將丸は南進中、大-77と啓將丸とが衝突した。 大-77は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、啓將丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月23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 春海丸、19トン 138-100長崎、崎永海運株式会社 25.75m×5.40m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成23年4月8日 B 台船 大-77、903トン なし、株式会社関西港湾工業 48.0m×13.0m×4.1m、鋼 機関なし、平成8年（建造年） C 漁船 啓將丸、19トン NS2-13921（漁船登録番号）、明星水産有限会社（C社） 19.15m（Lr）×4.64m×1.76m、FRP ディーゼル機関、603kW（動力漁船登録票による）、平成3年10月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 56歳 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58年4月25日 免許証交付日 令和元年9月19日 （令和6年10月7日まで有効） 甲板員A 32歳 一級小型船舶操縦士

	<p>免許登録日 平成19年4月2日  免許証交付日 平成29年11月22日  (令和5年2月19日まで有効)</p> <p>C 船長C 58歳  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59年4月19日  免許証交付日 平成30年8月27日  (令和6年4月18日まで有効)</p> <p>甲板員C 20歳  操縦免許 なし</p>
死傷者等	<p>A なし  C なし</p>
損傷	<p>A なし  B 左舷船首部外板に擦過傷  C 船首部に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風速 約3～4m/s、視界 良好  海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北東流約3.2ノット (kn)</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか1人が乗り組み、B船の引渡しの目的で、B船を船尾部から約100mのえい航索で繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、令和3年8月20日13時10分ごろ福岡県博多港に向けて福岡県大牟田市三池港を出港した。</p> <p>A船は、マスト灯3個、舷灯、回転灯1個、船尾灯及び引船灯1個を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、甲板員Aが、21日03時30分ごろ長崎県佐世保市黒島東方沖で昇橋し、船長Aから船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、自動操舵により北進した。</p> <p>甲板員Aは、平戸瀬戸南口手前で、レーダーを1海里（M）レンジに切り替えて手動操舵により同瀬戸に入り、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、水路に沿って航行し、平戸市南風崎南西方沖で北方に変針する際、平戸瀬戸北口付近を南進するC船の左舷灯とマスト灯及びその左右後方に追従する僚船2隻の灯火を視認した。</p> <p>甲板員Aは、C船及び2隻の僚船を左舷対左舷で航過しようと思い、目視により右舵を取り、A船引船列を広瀬導流堤灯台に向けて続航させた。</p> <p>甲板員Aは、C船と左舷を対して航過したことを確認したところ、左舷後方に位置していたB船に、C船が引っ張られているように見え、B船とC船が衝突したことを知った。</p> <p>甲板員Aは、船員室で休息中の船長Aに本事故の発生を報告し、昇</p>

	<p>橋した船長AがC船と共に平戸瀬戸北口の広瀬北方沖まで移動して投錨後、118番通報し、事故対応に当たった。</p> <p>C船は、船長C及び甲板員Cが乗り組み、帰港の目的で、僚船2隻と共に、03時40分ごろ佐世保市神崎漁港<small>こうさき</small>に向けて平戸市<small>あづちおお</small>的山大島北方沖の漁場を発進した。</p> <p>甲板員Cは、法定灯火を表示させて単独で操船に当たり、平戸瀬戸北口で、レーダーを0.5Mレンジとして作動させ、約9～10knの速力で、手動操舵により同瀬戸を南進した。</p> <p>甲板員Cは、平戸瀬戸北口の広瀬西方沖を通過する際、黒子島南東方沖に北進するA船の舷灯（赤）を視認し、レーダーでは、A船と、その後方にB船の船影を認めたが、B船の灯火を視認できないまま同じ針路で航行を続けた。</p> <p>甲板員Cは、広瀬導流堤灯台を左舷方に見ながら通過した後、ふだんどおり、南風崎灯台に向けて左転を開始したところ、船首方に北進を続けるB船を確認したので、A船と左舷対左舷で航過しようと右舵を取り、南進を続けた。</p> <p>甲板員Cは、A船と左舷対左舷で航過した後、南風崎灯台に向けてA船とB船の間を横切ろうと、左舵を取りながら目視によりB船の灯火を探していたところ、後続の僚船からの無線で、引船であることを分かっているのかと注意を促され、A船がB船をえい航していることに気付き、慌てて右舵一杯としたときに、船首方至近にB船を視認したが、05時15分ごろ、C船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Cは、操舵室後方の寝台で休息しており、衝撃で目覚めて衝突したことを認識し、損傷を確認後、駆けつけた僚船にえい航され、A船引船列と共に平戸瀬戸北口の広瀬北方沖まで移動して投錨し、海上保安庁に対する事故対応に当たった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船の損傷状況、写真3 C船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、高さが約4mの長方形の台船で、四隅及び長辺の中央に、それぞれ高さ約1mの赤色点滅灯を設置していた。</p> <p>甲板員Aは、C船操船者がA船とB船が引船列であることを認識していると思っており、C船と左舷を対して航過する前、左舷灯のみを視認することができ、その後、無難にC船と航過したので、B船とも左舷を対して航過すると思い、A船のマストに備えていた船尾方のB船を照らすことができるサーチライトを使用しなかったが、使用していれば、衝突しなかったのではないかと、本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、狭水道での在橋義務を認識していたものの、甲板員Aが、操船経験が豊富で、狭水道の操船にも慣れていたので、ふだんから狭水道であっても単独での航海当直を任せていた。</p>

	<p>甲板員Cは、高校を卒業後C社に入社し、巻き網船団の網船に甲板員として乗船し、時折、C船にも甲板員として乗船していた。</p> <p>甲板員Cは、ふだんから、帰港する際の操船を任されており、夜間の操船や平戸瀬戸の操船も問題なくできると思っていた。</p> <p>船長Cは、狭水道での在橋義務を認識していたものの、甲板員Cが、日頃から、夜間の操船や平戸瀬戸でも無難に操船していたので、本事故当時、甲板員Cに操船を任せて、操舵室後方の寝台で横になって休息していた。</p> <p>甲板員Cは、これまで、引船列を見たことがなく、本事故時、A船と航過する前にA船のマスト灯3個、回転灯及び左舷灯を視認していたが、マスト灯3個が引船列を表す灯火だということを認識していなかった。</p> <p>甲板員Cは、平戸瀬戸に入ってから、目視に頼って操船を行っており、A船とB船との距離感をつかめておらず、また、B船の灯火を視認できなかったため、A船の後方を横切ることができるだろうと思い、B船の灯火を探しつつも、南風埼灯台に向けて左転しようとしていた。</p>
<p><b>分析</b></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、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、平戸瀬戸の黒子島北東方沖を北進中、甲板員Aが単独で操船に当たり、A船とC船とが左舷を対して無難に航過した後、B船の左舷船首部とC船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、C船操船者がA船とB船が引船列であることを認識していると思っており、無難にC船がA船と左舷を対して航過したことから、B船とも左舷を対して航過すると思い、注意喚起としてA船のマストに備えていた船尾方のB船を照らすことができるサーチライトを使用しなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、狭水道での在橋義務を認識していたものの、甲板員Aが、操船経験が豊富で、狭水道の操船にも慣れていたことから、ふだんから、狭水道であっても単独での航海当直を任せていたものと考えられる。</p> <p>C船は、平戸瀬戸の黒子島北東方沖を南進中、甲板員Cが、単独で操船に当たり、船首方から接近してくるA船及びB船の存在を認識していたものの、A船の灯火が引船列を表す灯火だと知らず、A船と左舷を対して航過した後、南風埼灯台に向けてA船の後方を横切ろうとしたことから、後続の僚船からの無線連絡で引船列だと気づき、右舵一杯としたものの、C船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突したものと考えられる。</p>

	<p>甲板員Cは、平戸瀬戸に入ってから、目視に頼って操船を行っており、A船とB船との距離感をつかめていなかったが、サーチライトが照射されていない状態のB船の灯火を視認できなかったことから、A船の後方を横切ることができるだろうと思い、B船の灯火を探しつつも、A船の後方を南風埼灯台に向けて左転しようとしたものと考えられる。</p> <p>船長Cは、狭水道での在橋義務を認識していたものの、甲板員Cがふだんから、夜間であっても平戸瀬戸を無難に操船していたことから、狭水道であっても単独での操船を任せていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、平戸瀬戸の黒子島北東方沖において、A船及びC船の両船長が在橋しない中、A船引船列が北進中、C船が南進中、甲板員Cが、船首方から接近して来るA船及びB船の存在を認識していたものの、A船の灯火が引船列を表す灯火だと知らず、C船が、A船と左舷を対して航過した後、南風埼灯台に向けてA船の船尾方を航行しようとしたため、C船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>両船長が狭水道である平戸瀬戸において、在橋して自ら操船指揮をとっていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 操船者は、夜間に航行する場合、目視のみに頼らず、レーダーを活用して、航行に支障のある船舶の詳細な所在を把握すること。</li> <li>・ 当直者は、夜間に航行する際、灯火が示す意味を理解しておくこと。</li> <li>・ 引船列は、夜間に航行する中、接近する他船がいた場合は、えい航中の物件の所在を容易に把握出来るよう、物件をサーチライトで照射することが望ましい。</li> <li>・ 船長は、狭水道を通狭する場合、常に在橋し、複数人で航海当直を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

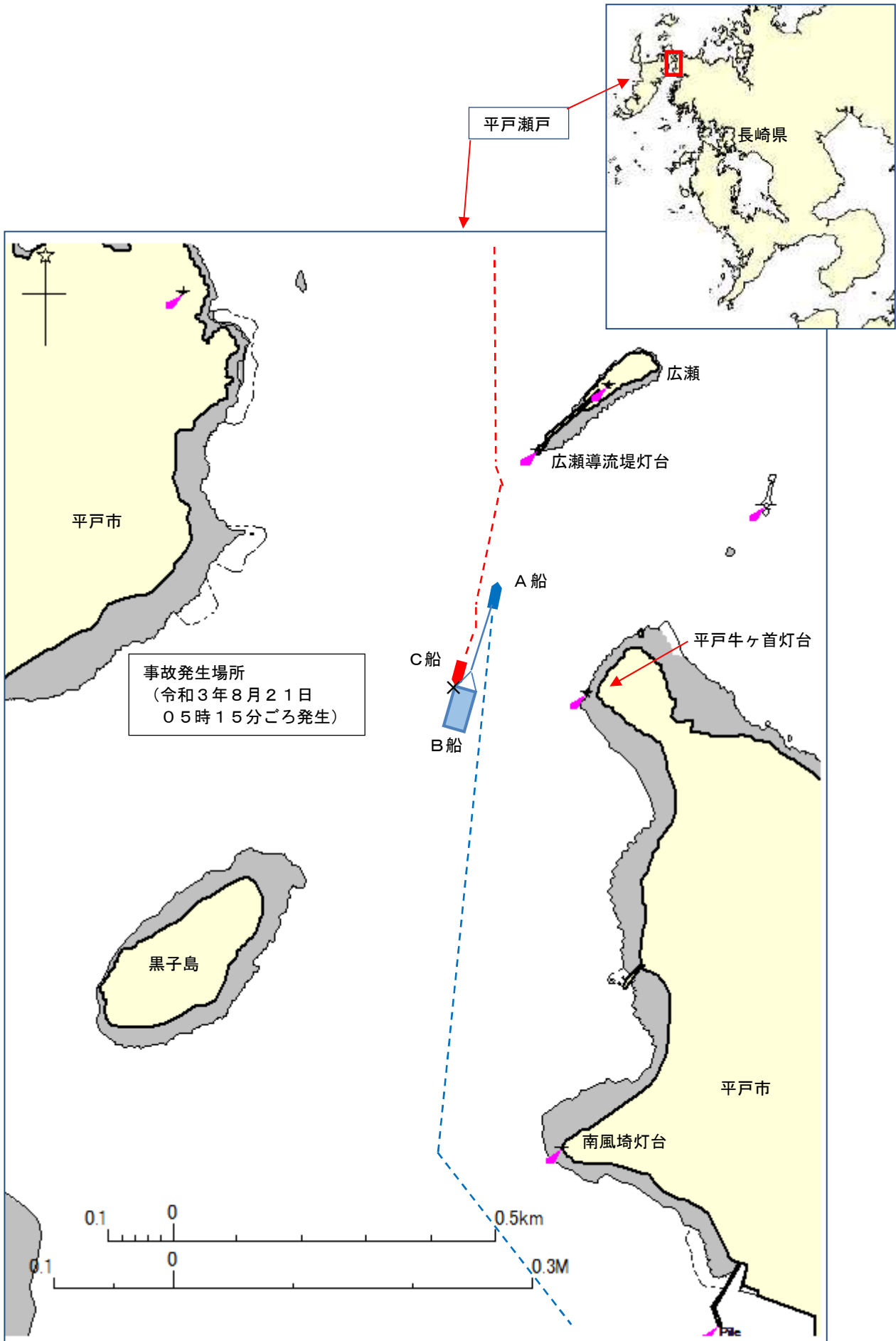


写真1 A船



写真2 B船の損傷状況



写真3 C船の損傷状況

