

船舶事故調査報告書

令和4年5月25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3年7月13日 23時11分ごろ
発生場所	おおづち 大槌島南東方沖 こづち 小槌島灯台から真方位017° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.9′ 東経133° 55.8′）
事故の概要	引船平成丸は、はしけ⑤及びはしけ⑥をえい航して西南西進中、⑥が灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和3年7月26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 平成丸、19トン 240-41124大阪、瀬戸内アジア海運株式会社（船舶所有者）、福山海運株式会社（船舶借入人） B はしけ ⑤、総トン数不詳（全長43.0m） なし、福山海運株式会社 C はしけ ⑥、総トン数不詳（全長43.0m） なし、福山海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	A なし B なし C 船首部外板に擦過傷 灯浮標 防護枠、太陽電池パネル等に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 西流 約2.4ノット（kn）
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隻を連結し、A船船尾からC船の船尾までの長さが約150mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成して、備讃瀬戸東航路の北側（西航）の航路を約3knの対地速力で、同航路の中央寄りで操業していたこませ網漁の漁船（以下「本件漁船」という。）の北方を約0.2M離して通過するように西南西進していた。 A船引船列は、船長Aが、右舷船首方の備讃瀬戸東航路第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の灯火を視認し、右舷方（北方）に圧流されるので進行方向に対して左舷方に約10°の針路として、本件灯浮標の南方約80～100m（約0.05M）を通航できると思っていたが、本件灯浮標の東方で強く圧流され、C船船首が本件灯

	<p>浮標に衝突した。</p> <p>船長Aは、大槌島南東方の本事故発生場所付近において、西方に流れる潮流が、同島の影響を受け、本件灯浮標の東方で少し北西方に変化し、本件灯浮標の西方で少し南西方に変化するのを認識していたが、本事故時、東方から本件灯浮標に近づくにつれて予想よりも大きく北西方に圧流されていったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本件灯浮標の0.5M前で、圧流が強いので、右転して航路外に出て大槌島の北方を通過するか、左転して本件漁船の南方を通過するかを考慮したものの、他船の航行の支障になると考えて行わなかったが、もう少し早く判断して実行すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船引船列は、約2.4knの西方への潮流のある状況下、西南西進中、船長Aが、圧流を考慮して進行方向に対して左舷方に約10°の針路とし、そのままの針路で本件灯浮標の南方約80～100mを通過できると思い、航行を続けたことから、本件灯浮標東方でB船及びC船が北西方に変化した潮流に圧流され、C船が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船引船列は、船長Aが、本件灯浮標の付近で潮流が変化することを認識していたが、本事故時の潮流が予想よりも大きく変化したことから、本件灯浮標東方でB船及びC船が北西方に変化した潮流に圧流されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、約2.4knの西方の潮流のある状況下、西南西進中、船長Aが、圧流を考慮して進行方向に対して左舷方に約10°の針路とし、そのままの針路で本件灯浮標の南方約80～100mを通過できると思い、航行を続けたため、本件灯浮標東方でB船及びC船が北西方に変化した潮流に圧流され、C船が本件灯浮標に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"> ・はしけ等をえい航中の引船の船長は、船尾方から強い潮流を受けながら航行中、はしけ等の進路変更が容易にできないこと及び陸岸に近い海域などでは潮流が複雑に変化することを考慮し、できるだけ広い海域を航行することとし、その判断を早期に行うこと。