

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
発生日時	令和3年6月25日 11時45分ごろ
発生場所	長崎県対馬市 <sup>いずはら</sup> 厳原港 耶良崎灯台 <sup>やら</sup> から真方位250° 690m付近 (概位 北緯34° 11.5′ 東経129° 17.5′)
事故の概要	引船 <sup>しんこう</sup> 進広丸は、土運船2011を横抱きにして南進中、また、漁船 <sup>ちま</sup> 千恵丸は、西北西進中、2011と千恵丸が衝突した。
事故調査の経過	令和3年7月9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 進広丸、19トン 294-25790大分、進光海運有限会社 B 土運船 2011、約1,958トン（全長63m） なし、家島建設株式会社 C 漁船 千恵丸、1.68トン NS3-85256（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・特定 甲板員A、一級小型 C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船尾部外板に擦過傷 C 船首部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A、甲板員A及び作業員が乗り組み、空船のB船をA船の左舷側に横抱き（B船船尾部を前方に向けた状態）として操船が制限される状態で、手動操舵により約1ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で厳原港南方の物揚場岸壁に向けて厳原港内を南進した。 船長Aは、A船の操舵室から前方及び左舷方が見えないので、進行方向前方のB船船尾部で操船指揮を執り、甲板員Aが、A船の操舵室で船長Aからの無線指示により操船を行っていた。 船長Aは、B船が着岸予定の岸壁まで約300mの地点で厳原港に入港してくるC船をB船の進行方向に向かって左舷方に視認したものの、B船を避けてくれると思い、C船に対して注意を払わなかった。 船長Aは、B船が着岸予定の岸壁まで約250mとなったとき、C

	<p>船がB船に接近するのを認め、慌てて甲板員Aに後進の指示を出したものの、どうすることもできず、B船の右舷船尾部とC船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、C船が前方のB船に気付かずに航行するとは思わなかったと本事故後に思った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、水揚げ目的で約5knの速力で手動操舵により厳原港内を西北西進中、船長Cが、目的地である左舷船首方の水揚げ岸壁に意識を向けて航行を続けた。</p> <p>船長Cは、衝撃で船首方を見たところ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Cは、これまで港内に大きな台船がいたことがなかったので目的地である左舷船首方の水揚げ岸壁に意識を向けて航行し、船首方の確認不足だったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、B船を横抱きとして操船が制限される状態で南進中、船長Aが、左舷方から接近してくるC船がB船を避けてくれると思い、着岸操船を続けたことから、接近するC船に気付くのが遅れ、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、西北西進中、船長Cが、左舷船首方の目的地に意識を向けて航行を続けたことから、船首方のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船がB船を横抱きとして操船が制限される状態で南進中、C船が西南西進中、船長Aが、左舷方から接近してくるC船がA船及びB船を避けてくれると思い、着岸操船を続け、接近するC船に気付くのが遅れ、また、船長Cが左舷船首方の目的地に意識を向けて航行を続けたため、船首方のB船に気付かず、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</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>・ 操船が制限される船舶の船長は、他船を認めた際、安全に通過する状況を確認し、十分に離れるまで動静を監視すること。</li> <li>・ 船長は、港内において、特定の方向のみに意識を向けることなく、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> </ul>