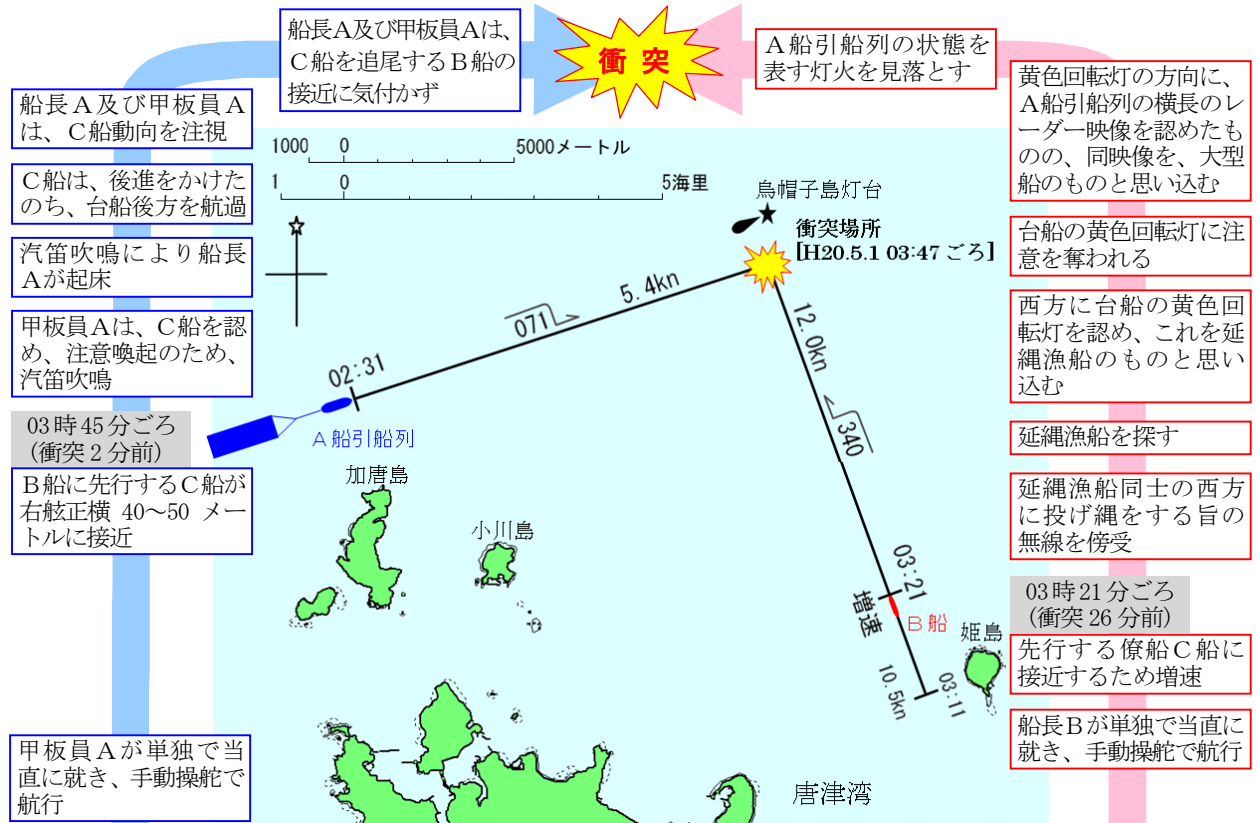


夜間、横切り状態にあった引船列と漁船が、灯火を見落とすなどして衝突した事例

船舶

概要：引き船A船は台船を引いて（A船引船列）、関門港向け東航中、漁船B船は漁場向け北航中、平成20年5月1日03時47分ごろ、福岡県志摩町烏帽子島の南方海域で、台船の前部右側と、B船の船首左舷とが衝突した。台船は、前部右側のタイヤフェンダー及び外板に擦過傷が生じ、B船は、船首部の左舷ブルワーク等が損壊したが、いずれも死傷者はなかった。当時、天候は晴で、風はなく、視界は良好であった。

本事故の発生状況



A船引船列

A船 総トン数：93トン / 長さ：28.4メートル
乗組員：船長A、甲板員A
台船 長さ：60メートル

引船列の状態であることを表す灯火のほか、**台船マストに、注意喚起用の黄色回転灯を点灯**していた。

B船

総トン数：9.93トン / 長さ：17.6メートル
乗組員：船長Bほか1人
漁業種：2そうひき網

航行中の状態であることを表す灯火を点灯し、**先行する僚船C船を追尾**していた。

原因

本事故は、夜間、A船引船列がB船僚船（C船）に気を奪われ、横切り状態で接近するB船に対して、避航船として行動せずB船の進路を避けなかったこと、またB船がA船引船列の状態を表す灯火を見落とし、横切り状態で接近するA船引船列に対して、保持船として衝突を避けるための最善の協力動作をとらなかったことにより発生したものと考えられます。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成21年1月30日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/report/MA2009-1-4_2008ns0002.pdf

事故防止分析官の

ひとつ

本事故では、B船船長が台船が点灯する回転灯のみに注目したため、A船が引船列の状態であることに気が付きませんでした。灯火から他船の種類等を判断する場合は、個別の灯火ではなく、全体の灯火に注意を払うことが大切です。また、A船引船列の乗組員については、B船の僚船に注意が集中していました。漁船は、僚船とともに行動していることも多いので、漁船を認めた場合、当該漁船だけでなく僚船の存在に注意を向けることも必要です。