

船舶事故調査報告書

令和2年11月4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2年2月21日 12時56分ごろ
発生場所	豊後水道 ^{はやすい} 速吸瀬戸北方沖 関崎灯台から真方位344° 3.5海里付近 (概位 北緯33° 19.3′ 東経131° 53.0′)
事故の概要	押船第六十一住若丸 ^{すみわか} は、バージ洗倫 ^{こうりん} と押船列を構成して北北西進中、また、プレジャーボートZen ^{ゼン} は、漂流中、洗倫とZenが衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月11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 押船第六十一住若丸、297トン 137021、住若海運株式会社 B バージ洗倫、長さ89.26m なし、住若海運株式会社 C プレジャーボート Zen、5トン未満（長さ6.34m） 294-18952大分、有限会社今村化学工業白蟻研究所
乗組員等に関する情報	A 航海士A、四級（航海） C 船長C、二級小型・特殊・特定
負傷者	軽傷 1人（船長C）
損傷	A なし B 右舷側外板に擦過傷 C 左舷船首部及び左舷側外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 南南東流約1.4ノット
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、船首部をB船の船尾側凹部に嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、航海士Aが、単独で船橋当直に当たり、自動操舵で北北西進中、尿意を催して階下のトイレに行き、操舵室を無人としていたところ、B船の右舷側とC船の左舷船首部とが衝突した。 航海士Aは、操舵室を離れる前、前路に船舶はいないと判断したが、C船がB船の起重機等による死角に入り、気付かなかつたと本事故後に思った。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、船首を北西方に向けて折からの南南東流に流されながら漂流中、船長Cが、左舷方に北上するA船押船列を認め、B船の船首がC船に向いていないので接近することはないと思い、右舷側で釣りを続けていたところ、その後、針路を右に転

	じたA船押船列が接近していることに気付かず、B船と衝突した。
分析	<p>A船押船列は、船首方にB船の起重機等による死角が生じた状態で自動操舵により北北西進中、単独当直中の航海士Aが、前路に船舶はいないと思い、階下のトイレに行き、操舵室を無人として航行を続けたことから、C船に気付かず、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、船首を北西方に向けて漂泊中、船長Cが、左舷方に認めたA船押船列は接近することはないと思い、右舷側で釣りを続けたことから、その後、針路を右に転じたA船押船列が接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船押船列が船首方に死角が生じた状態で自動操舵によって北北西進中、C船が船首を北西方に向けて漂泊中、航海士Aが、前路に船舶はいないと思い、階下のトイレに行き、操舵室を無人として航行を続け、また、船長Cが、左舷方に認めたA船押船列が接近することはないと思い、右舷側で釣りを続けたため、両船が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"> ・ 構造物で船首方に死角が生じる場合は、ウィングに出て確認したり、レーダーを活用したりして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 単独の船橋当直者は、操舵室を無人とすることなく、周囲の適切な見張りを行い、やむを得ず無人とする場合は、一時的に船橋当直を他者に交替してもらうこと。 ・ 漂泊中、来航する他船を認めた場合、適宜、同船の動静を監視するとともに周囲の適切な見張りを行うこと。