

船舶事故調査報告書

令和3年10月27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2月20日 11時40分ごろ |
| 発生場所 | 関西国際空港南方沖 和泉尾崎港沖防波堤灯台から真方位337°4,600m付近 (概位 北緯34°24.5′ 東経135°13.2′) |
| 事故の概要 | 押船第十八大生丸は、起重機船第十八大生号と一体で押船列を構成して西南西進中、また、プレジャーヨットmarittは、帆走により北西進中、第十八大生号とmarittとが衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和3年3月2日、主管調査官（神戸事務所）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 押船 第十八大生丸、19トン 291-38878佐賀、有限会社大生海事工業 B 起重機船 第十八大生号、約1,016トン なし、有限会社大生海事工業 C プレジャーヨット maritt、5トン未満(8.94m) 242-9976大阪、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、一級小型・特殊・特定 C 船長C、二級小型 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A なし B 船首船底部に擦過傷 C 右舷コーミング部に曲損及びスタンションに曲損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aほか3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、約5ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進中、単独で船橋当直についていた船長Aが、左舷船首方に帆走中のC船を目視で認めたが、ふだんから小型船が自船を避けていたので、C船がいずれA船押船列の進路を避けると思い、前路を見て針路及び速力を保持して航行していたところ、C船が左舷船首方至近に迫っていることを知り、急いで左転して主機を後進としたものの、A船押船列の船首部とC船の右舷中央部とが衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、帆走して約3knの速力で北西進中、船長Cが、右舷船首方に作業中のA船押船列を目視で認めたが、A船押船列が航行を始めたことに気付かなかつたので、周囲に航行の |

| | |
|--------------|---|
| | <p>支障となる船舶はいないと思い、前路を見て針路及び速力を保持して航行していたところ、A船押船列が右舷船首方至近に迫っていることを知り、急いで左転してジブをフリーにしてほぼ停船したものの、右舷中央部とA船押船列の船首部とが衝突した。</p> |
| 分析 | <p>A船押船列は、西南西進中、船長Aが、ふだんから小型船が自船を避けており、C船がいずれA船押船列の進路を避けると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、C船の接近に気付かず、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、帆走により北西進中、船長Cが、右舷船首方に作業中のA船押船列を目視で認めたが、A船押船列が航行を始めたことに気付かず、周囲に航行の支障となる船舶はいないと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船押船列の接近に気付かず、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、A船押船列が西南西進中、C船が帆走により北西進中、船長Aが針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Cが針路及び速力を保持して航行を続けたため、互いが接近する状況に気付かず、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"> ・ 接近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。 ・ 接近する他船を認めた際、避航する様子が見られない場合、余裕のある時機に衝突を避けるための措置を採ること。 |