

# 船舶事故調査報告書

令和4年9月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）  
委員 田村 兼吉  
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年2月2日 18時37分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市松島北方沖 久須見鼻灯標から真方位227°280m付近 (概位 北緯34°25.6′ 東経133°49.1′)
事故の概要	貨物船第三美和丸は、東南東進中、また、押船第二十五住力丸は、はしけS-18と押船列を構成して西南西進中、第三美和丸とS-18とが衝突した。 第三美和丸は、船首部外板に凹損を伴う擦過傷等を生じ、また、S-18は、右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年2月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 第三美和丸、199トン 135586、株式会社ジェイエスマリン、千鳥海運株式会社 (船舶管理人)、有限会社六甲船舶(船舶借入人、A社) 57.79m×9.50m×5.38m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成10年1月29日 B 押船 第二十五住力丸、65トン 135275、有限会社住力商事(B社) 25.75m×8.30m×4.75m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年11月24日 C はしけ S-18、約1,051トン なし、B社 62.47m×16.00m×3.20m、鋼 機関なし、1996年(建造年)
乗組員等に関する情報	A 船長A 74歳 三級海技士(航海) 免許年月日 昭和62年7月17日 免状交付年月日 平成29年7月3日 免状有効期間満了日 令和4年7月16日 航海士A 71歳

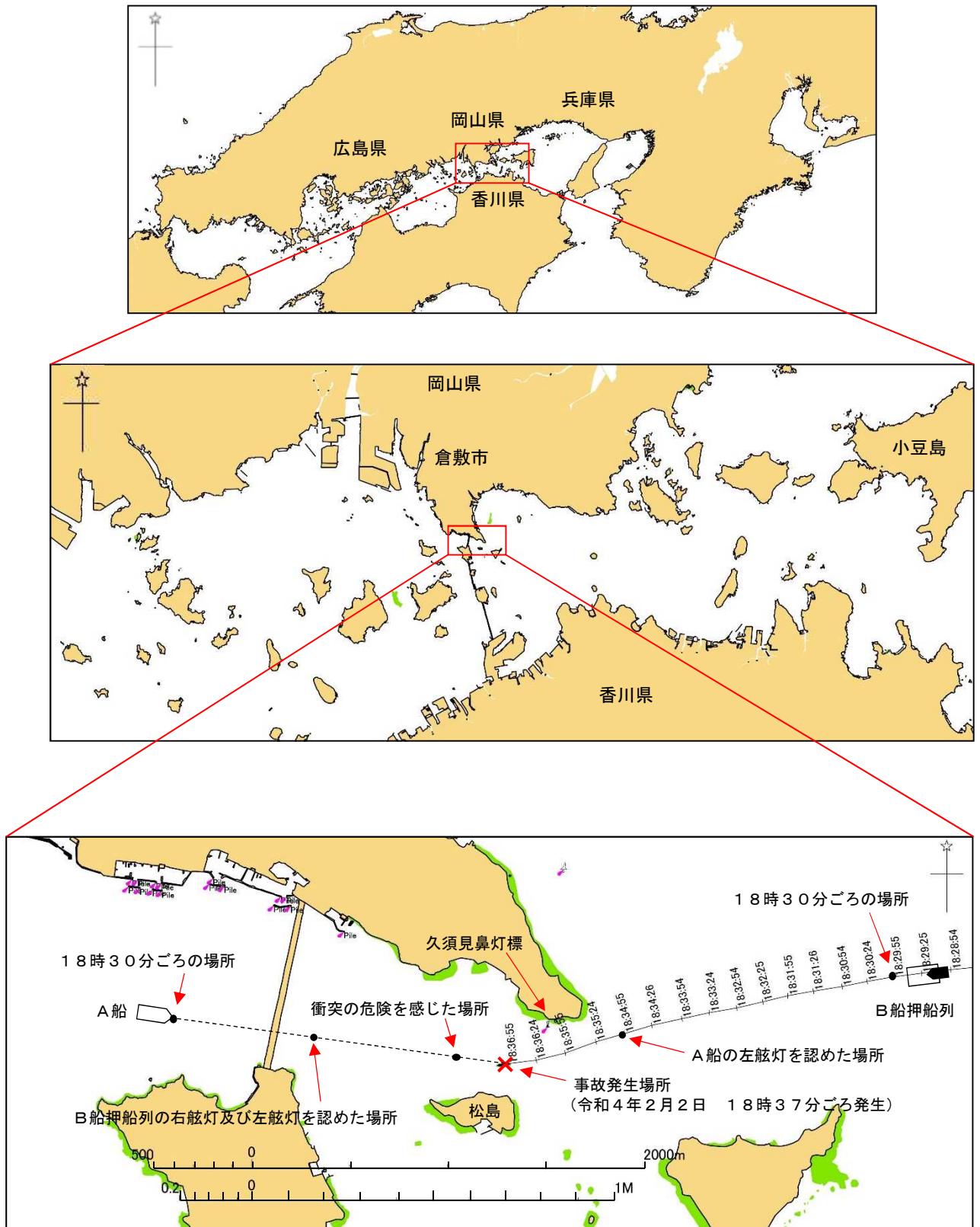
	<p>三級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 平成6年3月17日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成31年1月15日</p> <p>免状有効期間満了日 令和6年3月16日</p> <p>B 船長B 75歳</p> <p>五級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 平成13年9月26日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 令和3年3月29日</p> <p>免状有効期間満了日 令和8年9月25日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部外板に凹損を伴う擦過傷等</p> <p>B なし</p> <p>C 右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波向 南西、波高 約0.5m、潮汐 ほぼ低潮時</p> <p>日没時刻：17時34分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、硫安約639tを積載し、令和4年2月2日16時00分ごろ兵庫県東播磨港に向けて福山港を出港した。</p> <p>航海士Aは、16時15分ごろ福山港南方沖で昇橋し、船長Aから船橋当直を引継ぎ、単独で船橋当直についた。</p> <p>A船は、18時30分ごろ、法定灯火を表示し、航海士Aが、GPSプロッター及び0.75海里（M）レンジでコースアップとしたレーダーをそれぞれ作動させて、操舵室中央部で操舵装置の前に立って手動操舵により操船を行うとともに見張りに当たり、約100°（真方位、以下同じ。）の針路及び約8.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。</p> <p>航海士Aは、18時33分ごろ松島北西方沖を東南東進中、西南西進しているC船を押航して反航するB船（以下「B船押船列」という。）の右舷灯及び左舷灯を左舷船首方に目視で認め、ふだんから反航する他船が右転していたので、B船押船列がいずれ右転してB船押船列と左舷対左舷で行き会うことができると予想し、目視だけで大丈夫と思い、目視のみで見張りに当たり、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>航海士Aは、18時36分ごろ、B船押船列の左舷灯が見えなくなって接近してきたので、B船押船列と衝突する危険を感じ、右舵をとったところ、松島に近づくので舵を中央に戻し、機関を停止したものの、間に合わず、18時37分ごろ、A船の船首部とC船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突音を聞くとともに衝撃を感じ、機関が停止したの</p>

	<p>で、操舵室に昇橋したところ、A船とB船押船列とが衝突したことを認め、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともにA社等に連絡し、海上保安庁の指示により倉敷市水島港南方沖に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、その船首部を空船のC船の船尾凹部に嵌合してB船押船列を構成し、2日12時00分ごろ福山港に向けて兵庫県姫路港を出港した。</p> <p>船長Bは、16時00分ごろ香川県小豆島北方沖で昇橋し、前直の航海士から船橋当直を引継ぎ、単独で船橋当直についた。</p> <p>B船押船列は、18時30分ごろ、法定灯火を表示し、船長Bが、GPSプロッター及び1.5Mレンジでコースアップとしたレーダーをそれぞれ作動させて、操舵室中央部で操舵装置の前に立って手動操舵により操船を行うとともに見張りに当たり、約265°の針路及び約9.5knの速力で航行していた。</p> <p>船長Bは、18時35分ごろ松島北東方沖を西南西進中、A船の左舷灯を右舷船首方に目視で認め、レーダーでA船の映像を確認してA船との距離が近いので、A船と左舷対左舷で行き会うよう右舵をとろうとした際、右舷船首方の久須見鼻灯標の灯火がとても明るく近くにあるように見えたので、右舵をとることを断念し、機関を微速にしたところ、衝突が避けられない状況となり、機関を全速後進にしたものの、間に合わず、18時37分ごろ、約5～6knの速力でA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が海上保安庁に本事故の発生を通報したことを知り、B社に連絡し、海上保安庁の指示により水島港南方沖に錨泊した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 B船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、B船押船列の左舷灯が見えなくなって接近し、B船押船列と衝突する危険を感じたときにはどうすることもできなかつたと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、B船押船列に対して警告信号を、B船押船列とVHF無線電話での交信をそれぞれ行っていなかった。</p> <p>海上衝突予防法には次のとおり定められている。</p> <p>第34条</p> <p>5 互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合において、船舶は、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに急速に短音を5回以上鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号を行う船舶は、急速にせん光を5回以上発することにより発光信号を行うことができる。</p>

	<p>船長Bは、B船押船列と久須見鼻灯標との間には十分な距離があったので、距離の判断を誤らなければ、針路を右に転じてA船を避けられたと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり、C なし A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、松島北西方沖において東南東進中、航海士Aが、左舷船首方に反航するB船押船列の右舷灯及び左舷灯を目視で認めた際、B船押船列の動静を目視による見張りに頼って航行を続けたことから、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方に反航するB船押船列の右舷灯及び左舷灯を目視で認めた際、B船押船列がいずれ右転してB船押船列と左舷対左舷で行き会うことができると予想し、目視だけで大丈夫と思っていたことから、B船押船列の動静を目視による見張りに頼って航行を続けたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方に反航するB船押船列の右舷灯及び左舷灯を目視で認めた際、ふだんから反航する他船が右転していたことから、B船押船列がいずれ右転してB船押船列と左舷対左舷で行き会うことができると予想し、目視だけで大丈夫と思っていたものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、松島北東方沖において西南西進中、船長Bが、右舷船首方に反航するA船の左舷灯を目視で認め、レーダーでA船の映像を確認してA船との距離が近いと気付いた際、右舷船首方の久須見鼻灯標が近くにあると判断し、右舵をとることを断念したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、右舷船首方に反航するA船の左舷灯を目視で認め、レーダーでA船の映像を確認してA船との距離が近いと気付いた際、久須見鼻灯標の灯火がとても明るく近くにあるように見えたことから、久須見鼻灯標が近くにあると判断し、右舵をとることを断念したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、松島北方沖において、A船が東南東進中、B船押船列が西南西進中、航海士Aが、左舷船首方に反航するB船押船列を認めた際、B船押船列の動静を目視による見張りに頼って航行を続け、また、船長Bが、右舷船首方に反航するA船を認めた際、右舷船首方の久須見鼻灯標が近くにあると判断し、右舵をとることを断念したため、両船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>・船橋当直者は、夜間は目視のみに頼らず、常に最善の状態とした</li> </ul>

	<p>レーダーを活用し、常時、適切な見張りを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船橋当直者は、他の船舶の動静に不安を感じた場合は、警告信号を発したり、VHFによる交信を行ったりして互いの操船意図を共有すること。</li><li>・ 船橋当直者は、間近に迫った反航する他の船舶の左舷灯を認めた場合、針路を右に転じるなど衝突を回避するための措置を採ること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付表1 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
18:01:24	34-26-32.5	133-55-34.3	251.1	511	8.7
18:03:25	34-26-28.5	133-55-13.9	259	511	8.6
18:04:57	34-26-26.0	133-54-58.2	258.8	511	8.6
18:06:55	34-26-23.3	133-54-38.0	262	511	8.6
18:08:54	34-26-20.5	133-54-17.8	258.5	511	8.7
18:10:55	34-26-17.5	133-53-56.5	261.7	511	9.1
18:12:55	34-26-14.4	133-53-34.9	257	511	9.1
18:14:54	34-26-11.0	133-53-13.4	260.8	511	9.2
18:16:26	34-26-08.9	133-52-56.3	262.7	511	9.4
18:18:24	34-26-06.8	133-52-34.5	262.3	511	9.2
18:20:56	34-26-02.7	133-52-06.7	258.6	511	9.3
18:22:54	34-26-00.1	133-51-44.1	262.9	511	9.6
18:24:56	34-25-57.9	133-51-20.5	264.2	511	9.6
18:26:24	34-25-56.4	133-51-03.6	264.1	511	9.7
18:28:54	34-25-54.0	133-50-34.8	264.1	511	9.6
18:30:54	34-25-51.3	133-50-13.1	259.8	511	8.7
18:32:54	34-25-47.7	133-49-52.0	258	511	9.2
18:33:54	34-25-45.9	133-49-41.1	257	511	9.5
18:34:55	34-25-43.4	133-49-29.5	253.5	511	10.0
18:35:55	34-25-40.3	133-49-17.7	252.4	511	10.5
18:36:24	34-25-39.0	133-49-11.9	259.8	511	10.5
18:36:55	34-25-38.4	133-49-06.1	262.5	511	5.5

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナ位置情報は、押船列の船首から63m、船尾から16m、左舷から8m、右舷から8mであった。また、対地針路は真方位であり、船首方位の「511」は利用不可であることを意味している。