

船舶事故調査報告書

令和4年1月26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1月20日 10時13分ごろ
発生場所	大分県国東市国東港武蔵地区東方沖 武蔵港古市C防波堤東灯台から真方位092° 4.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 30.0′ 東経131° 49.5′）
事故の概要	押船由豊丸は、バージ由豊1号と押船列を構成して南南東進中、また、漁船第六大安丸は、西進中、由豊1号と第六大安丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和3年1月22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 押船 由豊丸、225トン 142069、西瀧海運株式会社 B バージ 由豊1号、長さ101.40m なし、西瀧海運株式会社 C 漁船 第六大安丸、4.8トン OT3-28196（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A、四級（航海） C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷中央部外板に擦過傷 C 船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか6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、自動操舵で南南東進中、国東市大分空港東方沖から南方沖にかけて漁船群をレーダーで確認した。 航海士Aは、漁船群の動静に注意を向けていたところ、C船が漁船群の中から西進してA船押船列の方へ向かってきているのを認めたものの、C船が避けてくれると思ひ、同じ針路及び速力で航行を続け、0.5Mまで接近してもC船の針路及び速力に変化がなく、衝突の危険を感じ、減速して汽笛を吹鳴しようとしたが、パニックになり汽笛の吹鳴操作をできず、B船の左舷中央部とC船の船首部とが衝突し

	<p>た。</p> <p>航海士Aは、A船及びB船の全長が長くて舷も高いので、他船から見つけ易く、C船がA船を視認して避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けてしまったと本事故後に思った。</p> <p>C船は、船長C及び甲板員が乗り組み、大分空港東沖での漁を終え、武蔵港へ帰港する目的で、自動操舵で西進していた。</p> <p>船長Cは、前路に他船はいないと思い、後部甲板で漁網の整備をしていたところ、甲板員が、A船押船列が目前に迫っていることに気づき、船長Cに知らせ、船長Cが急いで主機を後進に入れたが間に合わず、C船の船首部がB船の左舷中央部に衝突した。</p> <p>船長Cは、今まで漁からの帰りに近くを航行する他船を認めず、衝突する危険を感じなかったので、前路に他船はいないと思い、操舵室を離れ、後部甲板で作業をしてしまったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船押船列は、自動操舵で南南東進中、単独当直中の航海士Aが、漁船群の動静に注意を向けていたところ、漁船群中のC船が西進してA船押船列の方へ向かってきているのを認めたものの、C船が避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、0.5Mに接近したところで、減速して汽笛を吹鳴しようとしたが、操作に手間取り、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、A船及びB船の全長が長くて舷も高いことから、他船から見つけ易く、C船がA船を視認して避けてくれると思ったものと考えられる。</p> <p>C船は、自動操舵で西進中、船長Cが、前路に他船はいないと思い、後部甲板で漁網の整備をしながら航行を続けたことから、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> <p>船長Cは、今まで漁からの帰りに近くを航行する他船を認めず、衝突する危険を感じなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船押船列が自動操舵で南南東進中、C船が自動操舵で西進中、航海士Aが、C船がA船押船列の方へ向かってきているのを認めたものの、C船が避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Cが、前路に他船はいないと思い、後部甲板で漁網の整備をしながら航行を続けたため、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>・ 船長及び航海当直者は、他船の動向が、衝突の可能性を感じた場合、早期に減速し、針路を変更する等の避航措置をとること。</li> <li>・ 船長及び船橋当直者は、常に周囲の適切な見張りを行い、他船を</li> </ul>

認められた場合、同船の動静を監視すること。

- ・ 船長及び航海当直者は、汽笛等航行の安全に必要な機器は、常に正常に操作できるように訓練しておくこと。