

船舶事故調査報告書

令和4年6月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	令和3年11月8日 18時45分ごろ
発生場所	岡山県岡山市岡山港東方沖（ツブシ礁灯標） 西大寺港九幡東1号防波堤灯台から真方位260° 1,570m付近 （概位 北緯34°36.1′ 東経134°00.8′）
事故の概要	引船こしき丸は、はしけ第三不二丸を含む2隻のはしけをえい航して西南西進中、第三不二丸が灯標に衝突した。
事故調査の経過	令和3年11月29日、主管調査官（広島事務所）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 引船 こしき丸、19トン 295-34035大分、個人所有 B はしけ はりま、総トン数不詳（全長約45m） なし、広瀬産業海運株式会社（A社） C はしけ 第三不二丸、総トン数不詳（全長約38m） なし、A社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B なし C 船首部外板に亀裂等 灯標 コンクリート部に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約12～14m/s（最大瞬間風速 約18.1m/s）、視界 良好 海象：波高 約2m、潮汐 下げ潮の末期 岡山市には、11月8日06時26分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、B船及びC船にそれぞれ甲板員1人を乗せ、A船の船尾部から約60mのえい航索で繋いだ空船のB船、及びB船の船尾部から約30mのえい航索で繋いだ空船のC船と引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、香川県坂出市坂出港を出港し、阪神港大阪区に向かっていた。 船長Aは、岡山県玉野市日比港南東方沖に至った頃、風が強くなってきたので、岡山港に避泊しようと思い、岡山水道の通航に備えてA船とB船を繋いでいたえい航索を約40mに縮めた。 A船引船列は、左舷方からの風を受けながら、ツブシ礁を右舷方に

	<p>見て、水路の右側である同礁南南東方沖40m付近を約4.2ノットの対地速力で手動操舵により西南西進中、C船がツブシ礁灯標（以下「本件灯標」という。）に衝突した。</p> <p>付近を航行中のフェリーの船長は、西南西進するA船引船列とは約300mの距離を隔てて左舷対左舷で行き会った際、A船及びB船はツブシ礁をかわせたが、C船が南東風に煽られて北西方に圧流され、本件灯標に衝突したように見えた。</p> <p>フェリーの船長は、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>船長Aは、フェリーを視認した際、ツブシ礁南方沖でフェリーと行き会ってもツブシ礁及びフェリーと安全な距離を隔てて航行できると思っただが、減速又は旋回するなどして水路の狭い場所であるツブシ礁南方沖でフェリーと行き会わないように速力を調整すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船引船列は、南東からの強風が吹いている状況下で西南西進中、船長Aが、フェリーを視認した際、水路の狭い場所であるツブシ礁南方沖でフェリーと行き会うことになっても、ツブシ礁及びフェリーと安全な距離を隔てて航行できると思ひ、水路の右側を同じ針路及び速力で航行したことから、C船が南東風に煽られて北西方に圧流され、C船が本件灯標に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が南東からの強風が吹いている状況下で西南西進中、船長Aが、フェリーを視認した際、ツブシ礁南方沖でフェリーと行き会うことになっても、安全な距離を隔てて航行できると思ひ、水路の右側を同じ針路及び速力で航行したため、C船が南東風に煽られて北西方に圧流され、C船が本件灯標に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、強風が吹いている状況下、はしけをえい航した状態で行き会い船を認めた際、風の影響で被えい航船が圧流されることを考慮し、水路の狭い場所で他船と行き会うことを避けること。