

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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5年1月20日 19時00分ごろ
発生場所	広島県東広島市大芝島東方沖 <small>いかりしま</small> 碓島灯標から真方位214° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 16.9′ 東経132° 51.7′）
事故の概要	貨物船日幸丸は、東北東進中、また、押船第五末広丸は、バージ第1001号と押船列を構成して、西南西進中、日幸丸とバージ第1001号が衝突した。
事故調査の経過	令和5年2月13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 貨物船 日幸丸、358トン 140570、有限会社日幸海運 B 押船 第五末広丸、19トン 270-40888広島、末広海運有限会社 C バージ 第1001号、総トン数不詳（全長約44.0m） なし、末広海運有限会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定 甲板員B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に凹損、ハンドレールに曲損等 B なし C 左舷船首部に凹損、右舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 東北東流約0.6ノット（kn）
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、煉瓦屑約1,200tを積載し、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、柳ノ瀬戸西部を、広島県呉市呉港から福山港に向け、約10.9knの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵で東北東進していた。 航海士Aは、右舷船首方約2.5Mに、B船及びC船で構成した押船列（以下「B船押船列」という。）の両舷灯を視認し、速力が遅く、南東側の広島県大崎上島町臼島 <small>おおさきかみしま</small> に寄っているように見えたので、わい潮（主流の潮の流向とは逆向きとなっている部分の流れ。）を利

	<p>用して臼島寄りに航行する船舶と思い、そのまま右舷対右舷で航過するように航行することとした。</p> <p>航海士 A は、B 船押船列の灯火が、右舷船首方約 1.5 M で紅灯に変化したが、ときどき両舷灯に変わっていたので、依然として B 船押船列は臼島に寄って航行するものと思い込み、引き続き右舷対右舷で航過しようと思い、左舷船尾方から A 船を追い越そうとしている船舶（以下「D 船」という。）の進路に近づき過ぎない程度に針路を少し左舷方にとって航行を続けた。</p> <p>航海士 A は、B 船押船列が約 0.3 ~ 0.2 M で緑灯に変化して右舷方に離れると思っていたところ、至近距離で紅灯に変化して接近してきて、どうすることもできず、A 船の右舷船首部と C 船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士 A は、日ごろ臼島付近を航行するときに、低速で臼島北岸に寄って航行する引船などをよく見掛けていたので、本事故当時も、B 船押船列がずっと臼島側に寄って航行するものと思い込んでしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長 A は、衝撃を感じて昇橋し、A 船を漂泊させた後、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B 船は、船長 B 及び甲板員 B が乗り組み、空船状態の C 船の船尾凹部に船首を嵌合して B 船押船列を構成し、法定灯火を表示（舷灯は、C 船に 2 対設置）し、甲板員 B が単独で操船に当たり、柳ノ瀬戸西部を、福山港から広島県江田島市能美島高田の係留場所に向け、約 5 kn の速力で、手動操舵で西南西進していた。</p> <p>甲板員 B は、船首方や右舷側に A 船の両舷灯を視認し、A 船と左舷対左舷で航過するように右舷方に針路を変え、A 船と左舷対左舷で航過できると思って航行を続けていたところ、A 船の左舷後方から現れた D 船を視認した。</p> <p>B 船押船列は、甲板員 B が、そのままの進路では D 船に接近すると思い、D 船を避けるとともに A 船の右舷方を航過しようと左舵一杯（35°）としたが、思うように回頭しなかったため、A 船左舷船首部に接近すると思い、右舵を取ったところ、C 船の船首部にあるスパッドの上部と A 船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長 B は、衝撃を感じて昇橋し、B 船を錨泊させた後、伝馬船を降ろして A 船に行き、船長 A から本事故の発生について海上保安庁に通報したことを聞いた。</p>
<p>分析</p>	<p>A 船は、東北東進中、航海士 A が、B 船押船列が右転しても、B 船押船列は臼島に寄って航行すると思い、右舷対右舷で航過しようとするままの進路で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、日ごろ臼島付近を航行するときに、低速で臼島北岸に</p>

	<p>寄って航行する引船などをよく見掛けていたことから、本事故当時も、B船押船列がずっと臼島側に寄って航行するものと思い、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、西南西進中、甲板員Bが、A船と左舷対左舷で航過できると思って航行しており、A船の死角に隠れていたD船に気付くのが遅れたことから、D船を視認し、D船を避けるとともにA船の右舷方を航過させようと左舵一杯としたものの、思うように回頭せず、右舵を取ったところ、A船と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船が東北東進中、B船押船列が西南西進中、航海士Aが、B船押船列が右転しても、B船押船列は臼島に寄って航行すると思い、右舷対右舷で航過しようとそのままの進路で航行を続け、また、甲板員Bが、A船と左舷対左舷で航過できると思って航行しており、A船の死角に隠れていたD船に気付くのが遅れたため、両船が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"> ・ 船橋当直者は、接近する他船の進路を憶測することなく、方位変化の確認などによる正確な体勢の把握に努めること。 ・ 船橋当直者は、他船を避航しようとする際に、付近に別の船舶がいる場合、適切な避航動作を行うことができないことがあることを考慮し、早期に大幅に減速するなどの避航動作を行うこと。 ・ 押船列の操船者は、自船より大幅に速力の速い船舶の船首方を通過する際、その他の船舶の接近などにより自船の動作のみで避航できない事態に陥る可能性を考慮し、他の船舶から確実に離れる進路になるよう適切な避航動作を取ること。 ・ 押船列の操船者は、自船の操縦性能が悪いことを考慮し、自船より大幅に速力の速い船舶が接近する場合などに自船の動作のみで安全に避航できないときは、早期に音響信号及び発光信号により注意喚起などを行うこと。