

船舶事故調査報告書

令和5年3月22日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	令和4年6月15日 14時15分ごろ
発生場所	京都府宮津市文珠水道 宮津港杉ノ末防波堤灯台から真方位337° 1,790m付近 （概位 北緯35° 33.5′ 東経135° 11.1′）
事故の概要	押船第七双輪丸は、はしけ240号と押船列を構成して航行中、240号が橋脚に衝突した。
事故調査の経過	令和4年6月22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 第七双輪丸、18トン 273-12811 京都、宮津海陸運輸株式会社 B はしけ 240号、約169トン なし、宮津海陸運輸株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 乗組員A、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船尾外板に擦過傷 橋脚 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時、潮流 南流約1ノット
事故の経過	A船は、船長A及び乗組員Aが乗り組み、B船の船尾凹部に船首を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、乗組員Aが操船して、宮津市の岸壁から宮津港へ回航する目的で文珠水道に向かって南進していた。 文珠水道には、天橋立に渡る小天橋と呼ばれる橋桁の一部が水平に旋回する旋回橋が架かっており、船が通航する際は、東側の橋脚を支点として東側の橋桁の一部が90°旋回し、西側の橋桁及び橋脚との間の水道が通航可能となる仕組みになっている。 乗組員Aは、橋桁の一部が旋回して通航可能になった水道に向かって左転した際、ふだんは船首を南南東方に向けて通過するところ、船尾が南潮流により西方へ圧流され、船首が南東方寄りの針路となったが、そのまま通航できると思い航行を続けた。 乗組員Aの左後方に立っていた船長Aは、A船押船列が東側の橋桁に接近するようには見えたので、乗組員Aに舵を切って避けるように声を掛け、乗組員Aが、急いで舵を右に大きく切ったのち、舵を元の針

	<p>路に戻したが、船尾が右に振られ、B船の右舷船尾部が西側の橋脚に衝突した。</p> <p>乗組員Aは、約2か月前から船長職の職員と乗り組み、押船の操船や狭い水道の操船に習熟するため、操船しながら操船教育を受けていた。</p> <p>乗組員Aは、操船経験が浅く、潮流を考慮した操船に慣れておらず、また、橋を避ける際、焦って舵を大きく右に切ったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>A船押船列は、南潮流によって船尾部が南方に圧流されて南東方寄りの針路となった状態で航行中、乗組員Aが、船長Aから東側の橋桁を避けるように言われた際に大きく舵を右に切ったことから、舵を元の針路に戻したものの船尾が右に振られ、B船の右舷船尾部が西側の橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、南東方寄りの針路でも通航できると思い航行していた際、船長Aから左側の橋を避けるように指示を受けたことから、焦って舵を大きく右に切ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船押船列が、南潮流によって船尾部が南方に圧流されて南東方寄りの針路となった状態で航行中、乗組員Aが、船長Aから東側の橋桁を避けるように言われた際に大きく舵を右に切ったため、舵を元の針路に戻したものの船尾が右に振られ、B船の右舷船尾部が西側の橋脚に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 操船者は、狭い航路を航行する場合は、潮流及び操船性能を考慮して操船すること。</li> <li>・ 押船列の操船者は、急に大きく舵を切らないこと。</li> </ul>