

船舶事故調査報告書

令和6年6月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 衝突（灯浮標） |
| 発生日時 | 令和5年11月15日 07時30分ごろ |
| 発生場所 | 石川県七尾市七尾港第2区（七尾港第10号灯浮標） 鵜浦港防波堤灯台から真方位280° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯37°06.4′ 東経137°01.1′） |
| 事故の概要 | 押船第三十五明友丸は、作業台船おにゆり5号と押船列を構成して北東進中、両船が灯浮標に衝突した。 第三十五明友丸は、船首船底部に破口を、おにゆり5号は、左舷船底部に擦過傷をそれぞれ生じ、また、灯浮標は、頭標の凹損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年11月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 押船 第三十五明友丸、19トン 295-34793石川、株式会社戸田組 12.53m (Lr) × 4.99m × 1.95m、鋼 ディーゼル機関、330.98kW、平成5年6月 B 作業台船 おにゆり5号、不詳 なし、株式会社戸田組 40.00m × 16.00m × 2.50m、鋼 機関なし、不詳 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 42歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年3月22日 免許証交付日 令和2年9月7日 (令和8年3月21日まで有効) B 作業員B 46歳 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 船首船底部に破口 B 左舷船底部に擦過傷 灯浮標 頭標に凹損、頭標取付金具に曲損、銅板に凹損、太陽電池モジュールに亀裂及び曲損、防護枠に曲損、防護枠支え板に曲 |

| | 損 |
|-------|---|
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>太陽の高度及び方位：高度 9.9°、方位 122.1°</p> |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、また、B船は、作業員Bが1人で乗船し、A船の船首部をB船の船尾凹部に連結して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、七尾市鶴浦町東方沖の離岸堤整備工事に伴う捨石作業の目的で、令和5年11月15日07時00分ごろ七尾市の船だまりを出航した。</p> <p>A船押船列は、船長AがA船の上部操舵室の操縦席に座って操船に当たり、七尾港第12号灯浮標（以下「七尾港」を冠する灯浮標名は、これを省略する。）の南側付近に向けて約5.5ノットの対地速力で手動操舵により南南東進した。</p> <p>船長Aは、第12号灯浮標の南側付近に至り、第7号灯浮標の北側付近に向けて北東進を開始したが、太陽光で船首方が眩しくサングラスを着用しても見えにくかったので、GPSプロッターに記録されていた過去の航跡に沿って航行していたところ、07時30分ごろ衝撃を感じ、周囲を見渡して赤色の灯浮標を認め、第10号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に衝突したことを知った。</p> <p>作業員Bは、B船船尾部の居住区画で休憩中に異音を聞き、船長Aに電話して本件灯浮標に衝突したことを聞いた。</p> <p>A船押船列は、A船船首部とB船船尾中央部を繋ぐロープ1本及びA船船尾部とB船船尾部の両舷側を繋ぐロープ2本で連結されていたが、A船船尾部とB船船尾部の左舷側を繋いでいたロープが切れかかっていたので、船長Aは、機関を中立として作業員Bと共に同ロープの交換作業を行った後、目的地に向けて航行を再開した。</p> <p>船舶所有会社担当者は、離岸堤整備工事現場に向けて車で移動中、A船押船列が漂泊しているように見えたので、作業員Bに状況を電話で問い合わせたところ、本事故の発生を知り、海上保安部に通報した。</p> <p>作業員Bは、船長Aが船舶所有会社担当者から出航地に戻るよう指示を受けていた頃、A船の船首部が下がっていることに気付き、A船に移動して船内を確認した際、船首部甲板下の船員室が浸水していることを認めた。</p> <p>作業員Bは、船長Aと共に水中ポンプで排水作業を行ったが、排水が追い付かず浸水量は増えていったので、水中ポンプを投入したままB船に移動し、船長Aは、A船の上部操舵室に戻って帰航していたところ、A船の傾きが大きくなって機関が停まったので、危険を感じてB船に移動した。</p> <p>A船は、A船船首部とB船船尾中央部を繋いでいたロープが切れ、A船船尾部とB船船尾部の両舷側を繋いでいたロープ2本が繋がった</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>状態で船首部から沈没して着底した。</p> <p>A船は、後日、船舶所有者が手配したクレーン付き台船によって揚収され、また、B船は、同日、船舶所有者が手配した作業船により七尾市の企業岸壁にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 本件灯浮標 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>船長Aは、令和5年7月からA船押船列の操船に従事しており、ふだんから灯浮標の約10～15m付近を航行するようにしていた。</p> <p>船長Aは、これまでも太陽光で船首方が眩しく見えにくい状況下でGPSプロッターに記録されていた過去の航跡に沿って航行したことがあり、本件灯浮標の南側付近を無難に通過できていたので、本事故当時、太陽光で船首方が眩しくて本件灯浮標を視認できていなかったが、無難に通過できると思っていた。</p> <p>船長Aは、ふだんからGPSプロッターの縮尺レンジを4M表示にして操船しており、画面上の1mmの長さは約37mの距離であった。</p> <p>海図W158(七尾南湾)によれば、本件灯浮標の南方約200mに真方位053°(233°)方向の推薦航路が設定されているが、船長Aは、同海図を見たことがなく、同航路が設定されていることを知らなかった。</p> |
| 分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船押船列は、七尾港第2区において北東進中、船長Aが、太陽光で船首方が眩しく本件灯浮標を視認できない状況下、GPSプロッターに記録されていた過去の航跡に沿って航行していたところ、同プロッターを4Mレンジの広域表示としたまま操船を続けたことから、本件灯浮標に向かって航行していることに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、これまでも太陽光で船首方が眩しく見えにくい状況下でGPSプロッターに記録されていた過去の航跡に沿って航行したことがあり、本件灯浮標の南側付近を無難に通過できていたことから、本事故当時も無難に通過できると思い、同プロッターをふだんと同様に4Mレンジの広域表示としたまま操船を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、七尾港第2区に推薦航路が設定されていることを知らなかったことから、同航路を航行せず、本件灯浮標の約10～15m付近を航行しようとしていたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、A船押船列が、七尾港第2区において北東進中、船長Aが、太陽光で船首方が眩しく本件灯浮標を視認できない状況下、GP</p> |

| | |
|---------------------|---|
| | <p>Sプロッターに記録されていた過去の航跡に沿って航行していたところ、同プロッターを4Mレンジの広域表示としたまま操船を続けたため、本件灯浮標に向かって航行していることに気付かず、本件灯浮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及び被害の軽減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、航行中、GPSプロッターを適切に拡大表示するなどして、航路標識等との安全な距離を確保すること。 ・ 船長は、水路調査を十分に行い、推薦航路が設定されている海域においては、同航路に沿って航行すること。 ・ 船長は、灯浮標等に衝突した際は、船体の損傷及び船内への浸水などの異常がないことを確認すること。 ・ 船長は、灯浮標等に衝突した際は、自ら海上保安庁に通報すること。 |

付図1 事故発生経過概略図

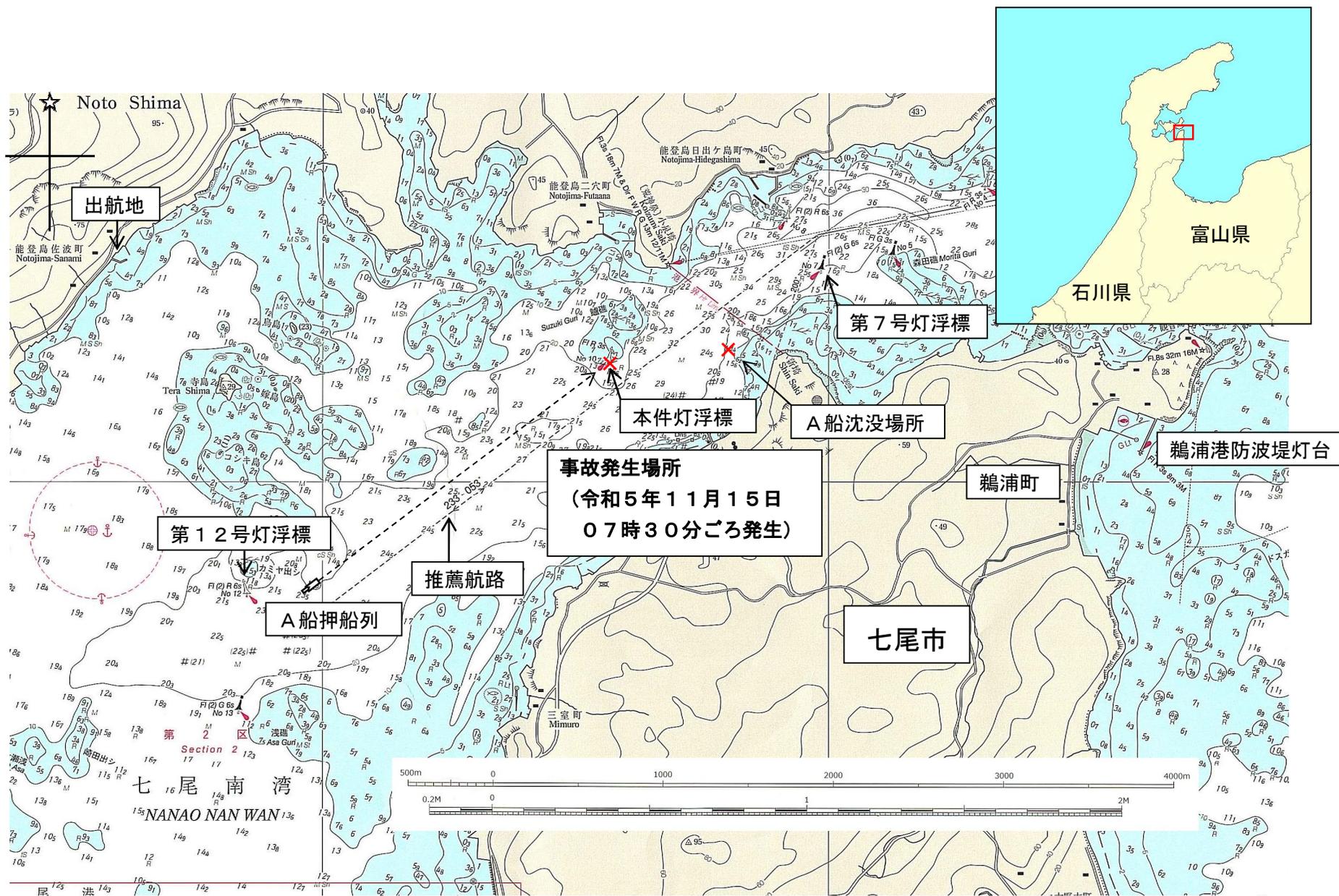


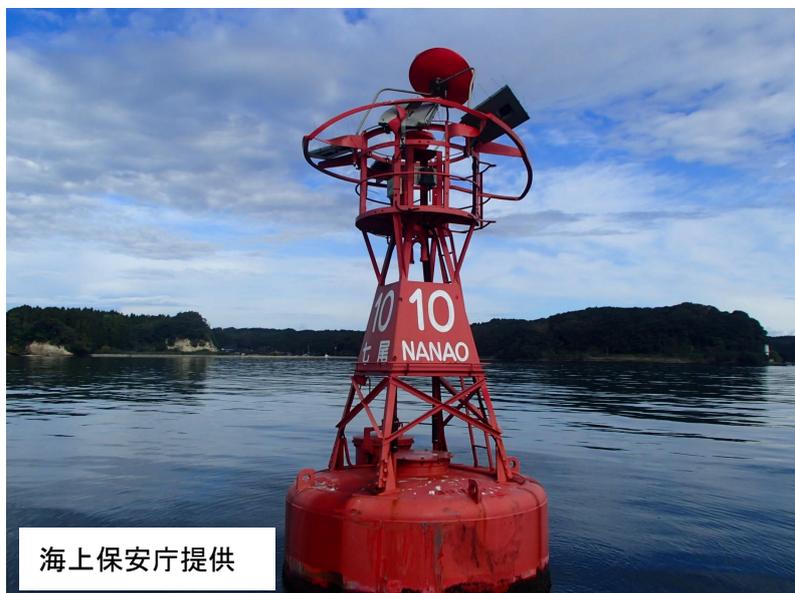
写真1 A船



写真2 B船



写真3 本件灯浮標



海上保安庁提供