

## 船舶事故調査報告書

令和6年3月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和5年9月22日 16時55分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市指宿港 指宿港東防波堤灯台から真方位262° 140m付近 （概位 北緯31° 14.3′ 東経130° 39.4′）
事故の概要	押船七十七清栄丸は、起重機船第五十五青海と押船列を構成して北進中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月25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 七十七清栄丸、19トン 292-53566鹿児島、株式会社森山（清）組（A社） B 起重機船 第五十五青海、総トン数なし（全長64.0m） なし、A社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船首部外板に擦過傷 灯浮標 太陽電池パネルに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：18時14分ごろ
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、作業員4人を乗せたB船の船尾凹部に結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、指宿港へ戻る目的で、約4ノットの対地速力により同港内を港口に向けて北進していた。 船長は、レーダーを作動させ、操舵室で立って手動操舵により操船中、前方の港口に‘高速船の航路を示す目的で設置された灯浮標’（以下「本件灯浮標」という。）を認め、本件灯浮標まではまだ距離があり、もう少し後で変針すれば良いと思った。 船長は、その後、‘翌日から作業に従事する予定の岸壁’（以下、単に「岸壁」という。）が左舷方に見えたので、岸壁を見て着岸方法等を考えながら航行を続けた。 船長は、B船の作業員から無線で本件灯浮標に接近していることを知らされ、主機を全速力後進とした。 B船の作業員は、B船が本件灯浮標に衝突したのを認めた後、元請業者を経由して本事故の発生を海上保安庁に通報するとともにA社に

	<p>連絡した。</p> <p>本件灯浮標は、塗色が緑色で、浮体径が約0.7m、灯高が約2.0mであった。</p>
<b>分析</b>	<p>A船押船列は、指宿港内を北進中、船長が、前方に本件灯浮標を認めた後、左舷方の岸壁を見て着岸方法等を考えながら航行を続けたことから、本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、B船が本件灯浮標に衝突し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、指宿港内を北進中、船長が、前方に本件灯浮標を認めた後、左舷方の岸壁を見て着岸方法等を考えながら航行を続けたため、本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、B船が本件灯浮標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>・ 船長は、航行中、特定の対象だけを見ることなく、常時周囲の適切な見張りを行い、航路標識等と安全な距離を隔てて航行すること。</li> </ul>