

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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7月7日 15時41分ごろ
発生場所	愛媛県松山市由利島南南東方沖（伊予灘航路第8号灯浮標） 由利島灯台から真方位147° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 49.9′ 東経132° 32.6′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船兼油タンカー日祥丸は、航行中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月5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	液体化学薬品ばら積船兼油タンカー 日祥丸、499トン 137240、マツダマリン株式会社、株式会社不二海運（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士A、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船尾部外板等に擦過傷 灯浮標 太陽光パネル等に破損、防護枠等に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 約1.5M 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南南西流約1.3ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、電子海図の重畳機能のあるレーダーを3Mレンジ、コースアップとし、約10knの対地速力で、自動操舵により南西進していた。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方約1.5Mに伊予灘航路第8号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を視認し、左舷方約0.5Mの距離で通過すると思っていたところ、船橋後部に設置されているFAXの受信音が聞こえたので、後方を向いてFAXから印刷された書類の確認を始めた。</p> <p>航海士Aは、FAXから次々と印刷される書類の確認に意識を向けていたが、左舷側に何か当たったような大きな音が聞こえたので、左舷ウイングから左舷側の船体を確認したところ、ポート甲板の左舷側外板に擦過傷を認め、本件灯浮標に接触したと思い、船長に報告した。</p> <p>船長は、昇橋して本船の損傷を確認した後、操船を指揮し、反転して本件灯浮標に向かい、本件灯浮標の外観の確認を行ったところ太陽</p>

	<p>光パネルなどに損傷を認めたので、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>航海士Aは、ふだん、船橋当直中にFAXで書類を受信したとき、船橋当直終了後に確認するようにはしていたが、本事故当時、釣島水道を通過して広い海域に出て安心し、また、本件灯浮標を左舷に見て通過できると思い、書類の確認に意識を向けていた。</p> <p>航海士Aは、本件灯浮標の方に流れる潮流に圧流されて衝突したのではないかと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、約1.3knの南南西流のある状況下、南西進中、航海士Aが、左舷船首方に見えた本件灯浮標を左舷に見て通過できると思い、後方を向き、FAXから印刷された書類の確認を続けたことから、潮流に圧流されて本件灯浮標に接近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>
原因	<p>本事故は、本船が、約1.3knの南南西流のある状況下、南西進中、航海士Aが、左舷船首方に見えた本件灯浮標を左舷に見て通過できると思い、後方を向き、FAXから印刷された書類の確認を続けたため、潮流に圧流されて本件灯浮標に接近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>
再発防止策	<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、当直中に航行に係する情報等を受信した場合は、障害物、航行船等がなく安全が確保された海域において、自船の影響のある必要事項のみの確認を速やかに行い、操船に専念すること。 ・ 船橋当直者は、灯浮標の近くを航行する時は、コンパスの方位変化やレーダー映像で圧流の程度を確認し、当該灯浮標から十分に離れて航行できるように適切な針路で航行すること。