

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

事故種類	衝突
発生日時	令和5年9月5日 20時00分ごろ
発生場所	山口県上関町祝島東方沖 鼻線島灯台から真方位221°880m付近 (概位 北緯33°46.7′ 東経132°01.0′)
事故の概要	押船第八あや丸は、起重機船吉野を押し航して南東進中、また、漁船結栄丸は、南南東進中、吉野と結栄丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月27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 押船 第八あや丸、19トン 260-49728 広島、株式会社フルサワ B 起重機船 吉野、総トン数なし（全長約58.0m） なし、株式会社フルサワ C 漁船 結栄丸、4.8トン YG3-63439（漁船登録番号）、山口県漁業協同組合 第290-44020号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 航海士A、一級小型 C 船長C、一級小型
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船尾部に擦過傷 C 船首部外板に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aが乗り組み、スクラップ約300tを積載したB船の船尾凹部に船首を連結して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で自動操舵により操船し、祝島北東方沖を約6.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進していた。 航海士Aは、左舷後方にC船の白灯及び緑灯を視認し、0.75海里（M）レンジとしたレーダーで、C船との距離が約0.5Mであることを確認し、C船がA船押船列を避けると思い、監視を続けた。 航海士Aは、C船が至近になっても方位が変わらずに接近してくるので危険を感じ、汽笛を吹鳴したが、B船の左舷船尾部とC船の船首部とが衝突した。

	<p>船長Aは、航海士AからC船と衝突した旨の報告を受け昇橋し、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>航海士Aは、日頃、方位がほとんど変わらずに接近してくる他船が速力の遅いA船押船列を最終的に避けてくれていたので、C船もA船押船列を避けてくれると思って航行を続けていた。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、祝島南東方沖の漁場に向け、同島北東方沖を約8knの速力で、自動操舵で南南東進していた。</p> <p>船長Cは、操舵室後部の台に座り、1.5Mレンジとしたレーダーを作動させて航行中、右舷船首方にA船押船列の白灯と紅灯を視認した後、目視で時々確認していたが、A船押船列の方位が船首方に変わっていくように見えたので、僚船の船長から送られていた操業の状況に関するメールを確認しようと、下を向いて携帯電話の操作を続けていたところ、汽笛の音がして船首方至近のA船押船列の灯火に気づき、機関を後進としたが、B船と衝突した。</p> <p>船長Cは、本事故後、C船をA船押船列に係留させてA船押船列の被害やA船が海上保安庁に通報したことを確認した。</p> <p>船長Cは、目視でA船押船列を確認し、方位が船首方に変わっていくように見えたが、レーダーなどで方位変化を確認し、また、A船押船列をかわすまで注意して見張りを行うべきであったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船押船列は、南東進中、航海士Aが、左舷後方から方位が変わらずに接近するC船がA船押船列を避けると思い、針路及び速力を維持して航行を続けたことから、至近まで接近したC船に危険を感じて汽笛を吹鳴したものの、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、日頃、方位がほとんど変わらずに接近してくる他船が速力の遅いA船押船列を避けてくれていたことから、C船もA船押船列を避けてくれるものと思ったものと考えられる。</p> <p>C船は、南南東進中、船長Cが、右舷船首方を航行中のA船押船列を目視で確認した際、方位が船首方に変わっていくように見えたので、下を向いて携帯電話の操作を行いつつ航行を続けたことから、A船の汽笛を聞いてA船押船列に気付いて機関を後進としたものの、A船押船列のB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船押船列が南東進中、C船が南南東進中、航海士Aが、左舷後方から方位が変わらずに接近するC船がA船押船列を避けると思い、針路及び速力を維持して航行を続け、また、船長Cが、右舷船首方を航行中のA船押船列を目視で確認した際、方位が船首方に変わっていくように見えたので、下を向いて携帯電話の操作を行いつつ航行を続けたため、A船押船列のB船とC船とが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">・ 船橋当直者は、接近する他船に針路及び速力の明確な変化が認められない場合は、早期に注意喚起信号を行い、同船との衝突を避けるための措置を採ること。・ 船橋当直者は、航行中、携帯電話などの操作を行わず、常時適切な見張りを行うこと。・ 船橋当直者は、目視のみの見張りに頼らず、レーダー等を適切に活用すること。
--------------	---