

船舶事故調査報告書

平成22年9月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲也
 委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年4月17日 06時10分ごろ
発生場所	広島県呉市横島北東方沖 安芸 俎 岩灯標から真方位298° 1.7海里付近 （概位 北緯34° 03.1′ 東経132° 30.2′）
事故調査の経過	平成22年4月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 新菱、130トン 135959、月星海運株式会社・新菱海運株式会社 30.01m×9.00m×5.75m、鋼 ディーゼル機関、2,353kW、平成10年9月7日 B バージ 新菱1号、約1,623トン 船舶番号なし、月星海運株式会社 76.00m×14.00m×5.40m、鋼 機関なし、1986年（建造年） C 漁船 第十二大福丸、4.6トン HS3-36229（漁船登録番号）、個人所有 14.80m×2.79m×0.79m、FRP ディーゼル機関、44kW、昭和61年3月15日
乗組員等に関する情報	A 二等航海士 男性 57歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年4月1日 免状交付年月日 平成21年1月19日 免状有効期間満了日 平成26年3月31日 C 船長 男性 68歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和49年11月1日 免許証交付日 平成21年6月5日 （平成26年8月6日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（船長C）
損傷	A なし B 船首に擦過傷 C 左舷船尾部が破損、マストなどが折損
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、B船を押しつけて押船列

	<p>(以下「A船押船列」という。)とし、横島北東方沖を呉港に向けて航行中、航海士Aが、平成22年4月17日06時04分ごろ、一等航海士から単独の船橋当直を引き継ぎ、針路約300°(真方位、以下同じ。)及び速力約10.0ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)で航行した。</p> <p>航海士Aは、06時05分ごろ、右舷方から接近するC船を視認したので、汽笛で長音1回を吹鳴して注意喚起信号を行い、C船の前路を通過しようとして約10°左転し、針路約290°として手動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、左転したのでC船の前路を通過できると思い込み、C船に対する適切な見張りを行わないで航行中、06時10分ごろ、A船押船列のB船の船首部とC船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、横島北東方沖を速力約8.0knで手動操舵により南西進した。</p> <p>船長Cは、06時05分ごろ、A船押船列を左舷前方に視認し、A船押船列の汽笛を聞いたが、A船押船列の前方に釣り船が2~3隻いたので、釣り船に対して鳴らしているものと思い、その後、A船押船列が右転したように見えたので、右転して避けてくれるものと思い込み、同じ針路及び速力で航行中に衝突した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約1.8m/s、視界 良好、日出時刻 05時36分</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、横島北東方沖を西進中、航海士Aが、C船の前路を通過しようとして、約10°左転したので、C船の前路を通過することができると思い込み、適切な見張りを行わず、C船の接近に気付かずに航行し、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、横島北東方沖を南西進中、船長Cが、左舷前方にA船押船列を視認した際、A船押船列が右転してC船を避けてくれるものと思い込み、同じ針路及び速力で航行し、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、横島北東方沖において、A船押船列が西進中、C船が南西進中、航海士Aが、C船の前路を通過しようとして左転したことから、前路を通過できると思い込み、適切な見張りを行わず、また、船長Cが、左舷前方にA船押船列を視認した際、A船押船列が右転してC船を避けてくれるものと思い込み、同じ針路及び速力で航行したため、A船押船列とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	