

## 船舶事故調査報告書

平成23年5月26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 石川 敏 行  
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月25日 04時56分ごろ
発生場所	香川県坂出市坂出港沖の備讃瀬戸南航路 坂出市所在の小瀬居島灯台から真方位251° 1,450m付近 （概位 北緯34° 22.2′ 東経133° 50.2′）
事故調査の経過	平成22年9月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 引船 いよ丸、233トン 140903、三洋海事株式会社 42.32m×8.80m×3.99m、鋼 ディーゼル機関（2基）、3,236kW（合計）、平成21年3月 B 貨物船 第三敬神丸、199.58トン 79963、個人所有 28.75m (Lr) × 7.92m × 3.68m、木 ディーゼル機関、294kW、昭和32年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年7月1日 免状交付年月日 平成19年9月12日 免状有効期間満了日 平成25年6月16日 B 船長B 女性 57歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成7年3月16日 免状交付年月日 平成22年2月16日 免状有効期間満了日 平成27年3月15日 機関長B 男性 62歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和44年12月5日 免状交付年月日 平成18年1月20日 免状有効期間満了日 平成23年6月4日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部防舷材に擦過傷 B 船首部に破口を伴う凹損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、香川県坂出港を出港し、船長Aが、出航操船から引き続き船橋当直に就き、航海灯を表示し、備讃瀬戸南航路（以下「南航路」という。）を横断して備讃瀬戸北航路（以下「北航路」という。）に入る予定で坂出港内を北進した。</p> <p>船長Aは、レーダー及びGPSプロッターを見ながら航行し、平成22年9月25日04時52分ごろ、小瀬居島灯台から211°（真方位、以下同じ。）1,750m付近において、針路約343°及び速力約10.0ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、0.75海里（M）レンジとしたレーダーで右舷船首方に北航路を西進する船舶1隻、南航路を東進する船舶1隻（以下「東進船」という。）を探知し、目視でも確認してこれら2隻の船舶の動静に注意を払っていたものの、東進船はこの1隻だけと思い、東進船の前方1,600m付近に南航路をこれに沿って東進するB船に気付かずに航行した。</p> <p>A船は、04時54分ごろ、小瀬居島灯台から221°1,450m付近で約20°左転して鍋島灯台に向く針路約323°とし、約11.5knの速力で航行した。</p> <p>航海士Aは、出港後の片付けを終えて本事故の約2～3分前に昇橋し、北航路付近で船長から船橋当直を引き継ぐことにしていたので、船長Aの右側に立って見張りに当たったが、左舷前方から接近するB船に気付かず、衝突直前にB船を視認して叫び声をあげた。</p> <p>船長Aは、航海士Aの叫び声を聞いてB船との接近に気付き、機関を後進に掛けたが、04時56分ごろ、小瀬居島灯台から251°1,450m付近においてA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び機関長Bが乗り組み、航海灯を表示し、機関長Bが、椅子に腰を掛けて単独の船橋当直に当たり、目視及びレーダーによる見張りを行いながら南航路の右側端を東進した。</p> <p>機関長Bは、25日04時49分ごろ、小瀬居島灯台から246°1.6M付近の瀬戸大橋西方で、備讃瀬戸東航路中央第1号灯浮標に向く針路約060°とし、速力約9.0knで自動操舵により航行した。</p> <p>機関長Bは、椅子に腰を掛けた姿勢でレーダーがある左舷側を向き、主として3Mレンジとしたレーダーで南航路及び備讃瀬戸東航路を航行する船舶の映像を確認し、接近するおそれがある船舶がいなかったことから気が緩み、右舷側の見張りを行っていなかったため、右舷前方の航路外から航路に入ろうとしていたA船に気付かず、南航路をこれに沿って航行中、04時56分ごろA船とB船とが衝突した。</p> <p>機関長Bは、衝突後に機関を停止した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好  海象：潮汐 低潮時、潮流 約1.3knの北東流  坂出港における日出時刻：05時54分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、機関長Bが実質的に船長職を執り、ふだんから入出港時や狭水道通航時の操船を行っており、本事故時、船長Bは、操舵室左舷後部で就寝中であった。</p> <p>船長B及び機関長Bは、船長Bが就寝中も常時操舵室内にいたので、機関長Bが海技免状（航海）を取得していなくても、単独で船橋当直に就くことができると思っていた。</p>

分析	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	あり なし なし <p>A船は、坂出港北方沖において、南航路外から同航路に入ろうとして北西進中、船長Aが、レーダーで南航路に東進船1隻の映像を確認したものの、南航路を航行する船舶はこの東進船1隻だけと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船が東進船の前方を南航路に沿って航行して接近していることに衝突直前まで気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、坂出港北方沖の南航路をこれに沿って北東進中、機関長Bが、南航路及び備讃瀬戸東航路を航行する船舶のレーダー映像だけを確認し、右舷側の適切な見張りを行っていなかったことから、右舷前方の南航路外から同航路に入ろうとしていたA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法によれば、船橋当直者は、6級海技士（航海）の海技免状受有者でなければならないと規定されており、機関長Bは、6級海技士（航海）の海技免状を取得しなければ、単独で船橋当直を行うことができない。</p>
原因	本事故は、夜間、坂出港北方沖において、A船が南航路外から同航路に入ろうとして北西進中、B船が南航路に沿って北東進中、両船が適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	