

## 船舶事故調査報告書

平成25年1月31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 庄司 邦昭  
 委員 根本 美奈

|  |   |
|--|---|
| <b>事故種類</b>  | 衝突  |
| <b>発生日時</b>  | 平成24年5月7日 19時45分ごろ  |
| <b>発生場所</b>  | 香川県 <sup>みとよ</sup> 三豊市三崎南西方沖<br>三豊市所在の讃岐三崎灯台から真方位237° 3.5海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 13.8′ 東経133° 30.0′）   |
| <b>事故調査の経過</b>   | 平成24年6月5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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | <p>A 押船 あさひ、19トン<br/>             260-45140兵庫、宗田造船株式会社<br/>             16.19m×5.40m×1.95m、鋼<br/>             ディーゼル機関2基、809.06kW（合計）、平成18年9月</p> <p>B バージ Y-0073、約763トン<br/>             なし、宗田造船株式会社<br/>             約45m×約16m×約3m、鋼<br/>             機関なし、平成19年（建造年）</p> <p>C 漁船<sup>たいせい</sup> 大成丸、7.5トン<br/>             KA2-1587（漁船登録番号）、個人所有<br/>             14.93m（Lr）×3.35m×1.12m、FRP<br/>             ディーゼル機関、388kW（動力漁船登録票による）、平成3年3月15日</p> |
| <b>乗組員等に関する情報</b>  | <p>A 船長A 男性 51歳<br/>             一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br/>             免許登録日 平成9年10月23日<br/>             免許証交付日 平成19年8月17日<br/>             （平成24年10月22日まで有効）</p> <p>C 船長C 男性 51歳<br/>             一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br/>             免許登録日 昭和54年4月13日<br/>             免許証交付日 平成20年9月16日<br/>             （平成26年3月3日まで有効）</p>   |

|           |  |
|-----------|--|
| 死傷者等      | なし   |
| 損傷        | A なし<br>B 右舷船首部に擦過傷<br>C 右舷中央部のブルワークを欠損、右舷船尾部のたつを折損  |
| 事故の経過     | <p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、船長Aが、単独で椅子に座って船橋当直に当たり、三崎南西方沖を約230°（真方位、以下同じ。）の針路及び約7～8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によりB船を押しした押船列（以下「A船押船列」という。）を構成して航行した。</p> <p>船長Aは、平成24年5月7日19時25分ごろ、左舷船首方2～2.5M付近にC船の黄色全周灯を視認し、C船が漁船で停止しているように見えたが、黄色全周灯以外の灯火を視認できなかったため、目視及びレーダーによりC船の動静を見ながら航行した。</p> <p>船長Aは、衝突数分前、C船がB船の左舷方500m付近まで近づいたので、左舷対左舷で無事に通過できると思っていたところ、C船が急に動き出してB船に近づいてきたため、手動操舵に切り替えて機関停止としたが、C船がB船の船首至近を航行しようとしていたため、全速力後進としたものの、19時45分ごろ、讃岐三崎灯台から237°3.5M付近において、B船の右舷船首部とC船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、19時20分ごろ衝突場所付近で、さわら流し網漁の投網を終え、漂泊して片付けを始め、船長Cが、19時38分ごろ、C船の船首が北東方に向いていたとき、船首方1M付近にA船の白灯を視認したが、B船の灯火を視認しなかった。</p> <p>船長Cは、衝突数分前、揚網のために仕掛けた網の先端付近に戻ろうとして周囲を見たとき、依然としてA船の白灯しか視認しなかったが、A船まではまだ距離があるものと思い、北西方に向けて約5knの速力で手動操舵により航行したところ、C船とB船とが衝突した。</p> <p>A船押船列は、香川県坂出市坂出港に入港した。</p> <p>C船は、僚船が海上保安庁に連絡後、自力で香川県観音寺市伊吹漁港に帰港した。</p> |
| 気象・海象     | <p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 約2～3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>   |
| その他の事項    | <p>A船は、マスト灯2個、舷灯、船尾灯及び青色回転灯を、また、B船は、船首部両舷に白色点滅灯をそれぞれ点灯していた。</p> <p>C船は、マスト灯、舷灯、船尾灯及び黄色全周灯を点灯していた。</p>  |
| 分析        |  |
| 乗組員等の関与   | A なし、B なし、C あり   |
| 船体・機関等の関与 | A なし、B なし、C なし   |

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <p>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A 船押船列は、三崎南西方沖を南西進中、船長 A が、目視及びレーダーにより C 船の動静を見ながら航行し、C 船が B 船の左舷方 500 m 付近まで接近したので、左舷対左舷で通過できると思っていたところ、漂泊していた C 船が航行を始めて接近するようになり、機関を停止したものの、C 船が B 船の船首方至近に向けて航行して来たことから、機関を全速力後進としたが、B 船と C 船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C 船は、三崎南西方沖において漂泊中、揚網のために仕掛けた網の先端付近に戻ろうとした際、船長 C が、A 船の白灯のみを視認して A 船まではまだ距離があるものと思ひ込み、B 船の船首方至近に向けて航行したことから、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、三崎南西方沖において、A 船押船列が南西進中、C 船が漂泊中、C 船が仕掛けた網の先端付近に戻ろうとした際、船長 C が B 船の船首方至近に向けて航行したため、B 船と C 船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>  |
| <p>参考</p>                     | <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>・他の動力船に押されている航行中の船舶には、前端に舷灯 1 対を掲げること。</li> <li>・他船の灯火を認めた場合には、灯火の状況を慎重に確認すること。</li> </ul>  |