

船舶事故等調査報告書

平成25年5月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第2号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年12月12日 05時07分ごろ
発生場所	愛媛県今治市伯方港南東方沖 今治市所在の六ツ瀬灯標から真方位097° 1.2海里付近 (概位 北緯34° 11.5′ 東経133° 09.3′)
事故等調査の経過	平成25年1月10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	A 押船 もみじ、19トン 295-44760 愛媛、浅川造船株式会社 B 台船 <sup>エスエー</sup> SA-3号、約565トン なし、株式会社吉忠本社 C 漁船 <sup>すみよし</sup> 住吉丸、4.95トン EH3-44601（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 C 船長C、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船首部に擦過傷 C 船首張出し甲板及びバルバスバウに損傷
事故等の経過	A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、B船を押して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、伯方港南東方沖を約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって北進中、船長Aが、平成24年12月12日05時02分ごろ、右舷前方約1,000m付近にC船の白灯及び紅灯を視認したので、レーダーで確認し、西に向かう漁船と判断したが、漁船はいつも至近距離になってから避けるので、いずれC船が避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行した。 船長Aは、探照灯をC船に向けて照射し、続いて汽笛を吹鳴したが、C船が針路を変更せずにA船押船列に接近してきたので、衝突直前に左舵一杯とし、機関を後進にかけたが、05時07分ごろB船の右舷船首部とC船の船首部とが衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、伯方港南東方沖を約10knの速力で手動操舵によって西進中、船長Cが、04時57分ごろ、左舷前方約1,000m以上の所にA船の白灯、緑灯及び橙色の回転灯を視

	<p>認したが、C船がA船よりも速いと判断し、C船がA船の船首方を通過できるものと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>船長Cは、衝突直前に危険を感じ、右舵一杯とし、機関を停止したが、C船とB船とが衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：波 なし</p>
その他の事項	<p>A船は、マスト灯2個、舷灯及び船尾灯のほか、橙色の回転灯を点灯していた。</p> <p>B船は、舷灯を点灯していた。</p> <p>C船は、マスト灯、舷灯及び船尾灯を点灯していた。</p> <p>C船は、レーダーがなかった。</p> <p>船長Cは、B船の灯火を視認しなかった。</p> <p>船長Cは、汽笛を吹鳴しなかった。</p>
<b>分析</b> 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>A あり、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船押船列は、伯方港南東方沖を北進中、船長Aが、右舷前方にC船を認めた際、漁船はいつも至近距離になってから避けるので、いずれC船が避けるものと思い、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行したことから、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、伯方港南東方沖を西進中、船長Cが、左舷前方にA船を認めた際、C船がA船よりも速いと判断し、C船がA船の船首方を通過できるものと思い、衝突直前まで針路及び速力を保持し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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、伯方港南東方沖において、A船押船列が北進中、C船が西進中、両船長が、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行したため、B船と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>
<b>参考</b>	<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>・他船を右舷側に見る場合には、衝突の虞を判断し、衝突の虞がある場合には、変針又は減速するなどして他船の進路を避けること。</li> </ul>