

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第40号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年3月11日 14時15分ごろ
発生場所	香川県高松市小槌島 ^{こづち} 北方沖（備讃瀬戸東航路内） 小槌島灯台から真方位009° 840m付近 （概位 北緯34° 24.2′ 東経133° 55.4′）
事故等調査の経過	平成25年3月14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 ^{ほんらん} 翻運丸、119トン 134708、正昇海運有限会社 B はしけ ^{ジェーエフイー} J F E N2、約3,553トン なし、正昇海運有限会社 C 漁船 ^{やはた} 八幡丸、4.9トン KA3-21161（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） 航海士A（三等航海士）、三級海技士（航海） 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	A なし C 軽傷 1人（甲板員C）
損傷	A なし B 左舷船首部に擦過傷 C 左舷船尾部に擦過傷、 ^{やぐら} 櫓に曲損及び擦過傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、鋼材約1,913tを積載したB船を押して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、小槌島西方沖を約068°（真方位、以下同じ。）の針路及び約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって航行した。 航海士Aは、平成25年3月11日13時55分ごろ、3海里（M）レンジとしたレーダーにより、前方約3MのC船を探知したが、右舷側至近の同航船に意識を集中していたので、C船の動静を確認しなかった。 A船押船列は、小槌島北方沖で同航船が右舷側を追い越したのち、076°に変針した。 自室で休憩していた船長Aは、14時25分ごろ、備讃瀬戸海上交通センターからVHFで連絡を受け、C船と衝突したことを知り、高

	<p>松市高松港に入港した。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、小槌島北方沖を約2.5knの速力で手動操舵により、小型底びき網漁のえい網をしながら東北東進した。</p> <p>船長Cは、後方を気にせずと同じ針路及び速力で航行中、衝突の約1～2分前、船尾方約150～200mに接近するA船押船列を視認したので、汽笛を吹鳴し、回転灯を点灯したが、A船押船列が接近して来るので、えい航索を伸ばし、左舵一杯、続いて機関を全速力前進としたものの、14時15分ごろ、小槌島北方沖において、C船の左舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>C船は、海上保安部に連絡したのち、高松港に入港し、また、本事故において、甲板員Cが右肩及び右胸部に打撲傷を負った。</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	航海士Aは、C船を目視で確認しなかった。また、C船のレーダー・プロットングを行わなかった。
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	<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、小槌島北方沖を東北東進中、航海士Aが、レーダーでC船を探知した際、右舷側至近の同航船に意識を集中し、C船の動静を確認していなかったことから、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、小槌島北方沖をえい網しながら東北東進中、船長Cが、後方に注意を向けず、見張りを行っていなかったことから、船尾方約150～200mに接近したA船押船列に気付き、汽笛の吹鳴等を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	本事故は、小槌島北方沖において、A船押船列が東北東進中、C船がえい網しながら東北東進中、航海士AがC船の動静を確認せず、また、船長Cが見張りを行っていなかったため、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。
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事故として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他船を認めた場合には、目視及びレーダーにより、適切な見張りをを行い、他船の動静を監視すること。 ・操業中であっても、見張りを適切に行い、接近する船舶を認めた場合には、汽笛を吹鳴するなどして注意を喚起すること。