

## 船舶事故調査報告書

平成26年7月3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4月2日 20時30分ごろ
<b>発生場所</b>	愛媛県今治市大三島南方沖 今治市所在のカヤトマリ鼻灯台から真方位284° 2,650m付近 （概位 北緯34° 11.9′ 東経133° 00.1′）
<b>事故調査の経過</b>	平成24年4月13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。
<b>事実情報</b> 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	<p>A 砂利採取運搬船 <sup>はちまん</sup>八幡丸、487トン          132317、新井海運有限公司          70.91m×13.20m×7.15m、鋼          ディーゼル機関、1,471kW、平成6年1月9日</p> <p>B 引船 もとふじ、19トン          139-20広島、有限会社なみふじ（船舶借入人 内海船舶有限公司）          25.75m×5.40m×2.88m、鋼          ディーゼル機関2基、1,080kW（合計）、平成18年12月4日</p>
<b>乗組員等に関する情報</b>	<p>A 船長A 男性 56歳          五級海技士（航海）          免許年月日 昭和55年8月14日          免状交付年月日 平成20年6月27日          免状有効期間満了日 平成25年6月29日</p> <p>B 船長B 男性 56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61年5月8日          免許証交付日 平成23年4月15日          （平成28年7月17日まで有効）</p> <p>甲板員B 男性 44歳          二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定          免許登録日 昭和63年8月25日</p>

	免許証交付日 平成20年7月25日 (平成25年8月24日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに破口 B 右舷中央部外板に亀裂
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示し、船長Aが単独の船橋当直に就き、速力(対地速力、以下同じ。)約11ノット(kn)で今治市大島と大三島に挟まれた水路の中央より北寄りを西進した。</p> <p>船長Aは、大島北岸のカヤトマリ鼻の北西方沖において、レーダー画面で約2海里(M)先にB船の映像を認め、B船が白灯及び緑灯を表示し、時折、紅灯を見せて接近することを認めた。</p> <p>船長Aは、B船の灯火の見え具合から、B船が、A船をほぼ正面に見る状態か、若干右方に見る状態でA船に接近しているものと思い、B船が約1Mに接近して衝突の危険を感じるようになった頃、B船を避航するために右舵約2~3°を取り、ゆっくりと右転を開始し、間もなくB船がせん光を1回発したので、B船が右転するものと思い、右舵を少し強めて右転を続けた。</p> <p>船長Aは、B船が緑灯を見せて距離約100~200mに接近したので、危険を感じ、右舵一杯を取ったところ、平成24年4月2日20時30分ごろ、大三島南方沖において、A船の船首先端部がB船の右舷中央部と衝突した。</p> <p>船長Aは、A船及びB船の船体の損傷状況及び乗組員の安全を確認し、携帯電話で会社担当者に、VHF無線電話で海上保安部にそれぞれ本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、甲板員Bが単独の船橋当直に就き、大島と大三島に挟まれた水路を速力約11knで自動操舵により、針路約070°として航行した。</p> <p>甲板員Bは、レーダー画面で右舷船首方にA船の映像を認め、同方向を見たものの、今治市伯方島に所在する造船所及び集落の背景光と重なってA船の灯火を見付けることができなかつたので、A船の映像は無灯火のプレジャーボートであると思った。</p> <p>甲板員Bは、針路及び速力を保持して東進し、A船のレーダー映像が約1Mに接近した頃、B船の存在を知らせるつもりでA船に向けてせん光1回の発光信号を行った。</p> <p>甲板員Bは、その後もA船のレーダー映像がB船に接近して来るので、何で接近して来るのかを思案していたとき、船首上方にA船のマスト灯を認めるとともに、船影を認め、急遽、機関回転数を落として大きく左舵を取り、引き続いて機関を後進にしたが、B船とA船が衝</p>

	<p>突した。</p> <p>船長Bは、機関回転数が変わったことに気付いて昇橋を始めたが、昇橋の直前にB船とA船が衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況及び甲板員Bの無事の確認を行った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮流 なし</p>
その他の事項	<p>B船の操舵装置は、自動操舵の状態を取れば、自動から手動に切り替わる仕組みになっていた。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大三島南方沖を西進中、船長Aが、B船が約1Mに接近して衝突の危険を感じるようになり、B船を避航しようとして右舵約2～3°を取って右転していたところ、B船が発したせん光1回を見てB船が右転するものと思い、右舵を約2～3°より大きくした程度の舵角で右転を続けたことから、B船が距離約100～200mに接近して危険を感じ、右舵一杯を取ったものの、A船の船首部とB船の右舷中央部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大三島南方沖を東進中、甲板員Bが、A船のレーダー映像がB船に接近して来る状況を思案し、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、自船の存在を知らせるつもりでせん光1回の発光信号を行ったことから、発光信号を適切に行わなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、大三島南方沖において、A船が西進中、B船が東進中、船長Aが、B船が発したせん光1回を見てB船が右転するものと思い、右舵を約2～3°より大きくした程度の舵角で右転を続け、また、甲板員Bが、A船のレーダー映像がB船に接近して来る状況を思案し、針路及び速力を保持して航行を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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>・発光信号を理解し、正確に行うこと。</li> <li>・他船との衝突を避けるための針路変更は、十分に余裕のある時期に、他の船舶が容易に認めることができるように大幅に行うこと。</li> <li>・明るい背景光がある海域では、夜間、航海灯が背景光に紛れて見えにくいことがあるので、注意すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

