

船舶事故等調査報告書

平成26年2月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第30号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年2月27日 16時30分ごろ
発生場所	香川県高松市稲毛島 <sup>いなぎ</sup> 北方沖（備讃瀬戸東航路内） 高松市所在のカナワ岩灯標から真方位066°1,450m付近 （概位 北緯34°25.6′ 東経134°08.7′）
事故等調査の経過	平成25年3月5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 第十一 <sup>ほうえい</sup> 豊栄丸、414トン 136551、豊栄建設株式会社 B はしけ <sup>とうしん</sup> 東進、約4,266トン なし、豊栄建設株式会社 C 漁船 <sup>しんえい</sup> 新栄丸、4.9トン KA3-25855（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（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	なし
損傷	A なし B 左舷船首部に擦過傷 C 右舷船尾部に破口を伴う擦過傷、船尾やぐらに曲損
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、砂約3,700m <sup>3</sup> を積載して満載状態のB船を船首に結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で備讃瀬戸東航路を東南東進中、船長Aが、瀬戸大橋を過ぎた辺りで昇橋した後、船橋内に置かれた椅子にもたれて立った姿勢で単独の船橋当直に当たった。 船長Aは、目視で前方にC船を認め、1.5海里レンジとしたレーダーで動静を監視したところ、約200～300mの距離を隔ててC船の右舷側を航行できると思い、翌日の作業などについて、約10分間電話で荷主と打合せを行い、通話を終えて前方を見たところ、左舷船首至近にC船を認めて右舵を取ったが、平成25年2月27日16時30分ごろ、稲毛島北方沖において、B船の左舷船首部とC船の右舷船尾部とが衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、稲毛島北方沖の備讃瀬戸東航路内で船首を東南東へ向けて約1.7knの速力でえい網中、船長Cが、

	操舵室内で腰を下ろして前方を見ながら、操船を行っていたところ、B船とC船とが衝突した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約82cm 日没時刻：17時58分ごろ
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	A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A船押船列は、稲毛島北方沖の備讃瀬戸東航路を東南東進中、船長Aが、C船と距離を隔てて航行できるものと思い、荷主と電話で打合せを行っており、見張りを行っていなかったことから、B船の左舷船首部とC船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。 C船は、稲毛島北方沖の備讃瀬戸東航路において、えい網しながら東南東進中、船長Cが、操舵室で腰を下ろして前方を見ており、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、稲毛島北方沖の備讃瀬戸東航路において、A船押船列が東南東進中、C船がえい網しながら東南東進中、船長Aが見張りを行っておらず、また、船長Cが周囲の見張りを適切に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。
参考	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。 ・前方に操業中の漁船などを認めたときは、安全に通過するまで動静を確認すること。 ・操業中であっても周囲の見張りを怠らないこと。