

船舶事故調査報告書

平成30年3月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成29年7月4日 01時30分ごろ |
| 発生場所 | 愛媛県今治市伯方島 ^{いまばり はかた} トウビヨウ鼻北東方沖 伊予北浦港北浦防波堤北灯台から真方位070° 1,150m付近 (概位 北緯34°14.5′ 東経133°06.6′) |
| 事故の概要 | 引船第二十八和丸 ^{かず} は、台船K-77をえい航して東進中、浅所に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年11月7日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | A 引船 第二十八和丸、19トン 280-40163 広島、坂本海運株式会社 B 台船 K-77、総トン数不詳（全長45.00m） なし、光洋工業株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 船底外板に擦過傷 B なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 |
| 事故の経過 | A 船は、船長ほか1人が乗り組み、B 船をえい航して引船列（以下「A 船引船列」という。）を構成し、単独の船橋当直についていた船長が、レーダー及び目視で左舷方に数隻の操業中の漁船の灯火を認めたので、機関を半速力前進とし、約2～3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東進した。 A 船引船列は、漁船1隻との距離が約200mとなり、漁船がA 船に向けて更に接近してきたので、船長が漁船との距離を保つ目的で速力を約1～2knに減速して右舵を取り、進路を南側に寄せて東進中、トウビヨウ鼻北東方沖の浅所に乗り揚げた。 本船の喫水は、船首約1.25m、船尾約3.20mであった。 船長は、浅所の位置が表示されているGPSプロッターを見ていたものの、漁船の動向に注意を向けていたので、浅所に近づいていることに気付かなかったと本事故後に思った。 |
| 分析 | A 船引船列は、トウビヨウ鼻北東方沖を東進中、左舷方から接近する漁船との距離を保つ目的で進路を南側に寄せた際、船長が、同漁船の動向に注意を向け、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行っていなかったことから、浅所に接近していることに気付かず、浅所 |

| | |
|-----------|---|
| | に乗り揚げたものと考えられる。 |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、A船引船列が、トウビヨウ鼻北東方沖を東進中、左舷方から接近する漁船との距離を保つ目的で進路を南側に寄せた際、船長が、同漁船の動向に注意を向け、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行っていなかったため、浅所に接近していることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 参考 | <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"> ・ 他船を避けるなどして進路を変更する際は、他船の動向のみに気をとられることなく、GPSプロッター等による船位の確認を適切に行うこと。 |