

船舶事故調査報告書

令和元年6月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年9月18日 07時10分ごろ
発生場所	愛媛県伊方町佐田岬西方沖 佐田岬灯台から真方位228° 2海里付近 (概位 北緯33° 19.2′ 東経131° 59.1′)
事故の概要	押船由豊丸は、はしけ由豊1号を押航して北北西進中、また、漁船第三進福丸は、南西進中、由豊1号と第三進福丸とが衝突した。
事故調査の経過	平成30年9月21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 押船 由豊丸、225トン 142069、西瀧海運株式会社（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 B はしけ 由豊1号、総トン数不詳（全長約101.4m） なし、A社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 C 漁船 第三進福丸、3.0トン OT3-48975（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部外板及び右舷ベルマウスに擦過傷 C 左舷船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、B船を押航して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、北北西進中、船長Aが、右舷船首方からC船が接近するのを認め、先に認めた漁船と同様にC船がA船押船列の右舷船尾方を航行すると思い、同じ針路及び速力で航行し、C船が至近距離に迫ったので汽笛による長音一声を数回鳴らし、右舵一杯を取った後、主機を中立としたが、B船とC船とが衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、南西進中、船長Cが、後部甲板の右舷側に立って操舵を行い、操舵室囲壁により死角が生じて左舷船首方が見えないことに気付かずに航行を続けていたところ、B船と衝突した。

<p>分析</p>	<p>A 船押船列は、北北西進中、船長 A が、右舷船首方から C 船が接近するのを認めた際、先に認めた漁船と同様に C 船が A 船押船列の右舷船尾方を航行すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、C 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C 船は、南西進中、船長 C が、後部甲板の右舷側に立って操舵を行い、操舵室囲壁により死角が生じて左舷船首方が見えないことに気付かず航行を続けていたことから、A 船押船列の接近に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A 船押船列が北北西進中、C 船が南西進中、船長 A が、先に認めた漁船と同様に C 船が A 船押船列の右舷船尾方を航行すると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長 C が、後部甲板の右舷側に立って操舵を行い、操舵室囲壁により死角が生じて左舷船首方が見えないことに気付かず航行を続けていたため、B 船と C 船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 航行中は、他船の動向を憶測で判断せず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船体構造物等により死角が生じる場合、甲板上を移動するなどして死角を補う見張りを行うこと。