

船舶事故調査報告書

平成23年11月24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 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月30日 10時30分ごろ
発生場所	兵庫県明石市江井ヶ島港南西方沖 江井ヶ島港西防波堤灯台から真方位225° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 37.9′ 東経134° 51.6′）
事故調査の経過	平成22年9月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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。
事実情報 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	A 砂利運搬船 第十一 ^{きんえい} 金栄丸、463トン 130821、金栄海運株式会社 50.10m×10.50m×5.25m、鋼 ディーゼル機関、441kW、昭和63年9月 B 漁船 ^{すみよし} 住吉丸、4.99トン HG3-34558（漁船登録番号）、個人所有 11.35m（Lr）×2.68m×0.75m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和54年10月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月9日 免状交付年月日 平成21年3月6日 免状有効期間満了日 平成26年3月9日 B 船長B 男性 62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51年7月1日 免許証交付日 平成22年5月21日 （平成27年8月18日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に圧損、主機関及び航海計器等濡損
事故の経過	A船は、船長ほか2人が乗り組み、明石海峡を通過した後、レーダーを1.5Mレンジとし、西進を続け、江井ヶ島港南方沖のカンタマ南灯浮標付近を兵庫県家島に向けて針路約280°～290°（真方位、以下同じ。）、約11ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）の速力で自動操舵により航行した。 船長Aは、単独の船橋当直に就き、カンタマ南灯浮標を通過後、操舵室

	<p>の椅子に腰を掛けて検査関係の書類に注意を向けていたところ、平成22年9月30日10時30分ごろA船の船首部とB船とが衝突した。</p> <p>A船は、落水した船長Bを救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、兵庫県淡路島北西方にある播磨灘北航路第10号灯浮標東方沖で底引き網を投網し、10時00分ごろカンタマ南灯浮標に向け、針路約100°及び速力約1.0knでえい網を始めた。</p> <p>船長Bは、雨と風が強くなり、船首方のカンタマ南灯浮標や右舷前方の高蔵瀬東灯浮標が見えにくくなってきたので操業を打ち切ることとし、10時20分ごろ操舵室を出て後部甲板に設備された右舷側のネットローラーを作動させて揚網を開始した。</p> <p>B船は、潮流と風の影響によって播磨灘北航路第10号灯浮標に向首する態勢となって揚網を続けた。</p> <p>船長Bは、えい網索のチェーン部が揚がってきたので、えい網索の巻取りを左舷側のネットローラーに取り替える作業のために船尾部に移動したとき、船尾方約50mのところA船の船首部を視認し、避航を促すつもりでステンレス製の棒で横ローラーを数回叩いたが、B船の右舷船尾部とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃により、海に投げ出されたがA船に救助され、B船は転覆したが、僚船によって淡路島の係留地にえい航された。</p> <p>船長Bは、頸椎及び腰椎捻挫を負った。</p> <p>(付表1 A船のレーダー映像の記録による船位等 参照)</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東、風速 約8m/s、視界 約3km 海象：波高 約1m、潮流 西流約0.9kn</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、カンタマ南灯浮標を通過して検査関係書類を見始めてから、約10分後にB船と衝突した。</p> <p>船長Aは、B船の注意を喚起する音に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、10時40分海上保安庁に電話で事故通報を行った。</p> <p>B船は、漁ろうに従事していることを示す鼓形の形象物を掲げていた。</p> <p>船長Bは、出港時には救命胴衣を着用していたが、出航中に雨が降ってきたのでカッパを着るために救命胴衣を脱ぎ、本事故当時には救命胴衣を着用していなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="518 1518 821 1601">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="821 1518 1457 1601">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 1601 821 1684">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="821 1601 1457 1684">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 1684 821 1767">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="821 1684 1457 1767">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 1767 821 2067">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="821 1767 1457 2067"> <p>A船は、江井ヶ島港南西方沖を西北西進中、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛けて書類に注意を向け、見張りを行っていなかったことから、前方で揚網作業中のB船に気付かず、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、江井ヶ島港南西方沖で揚網作業中、船長Bが、揚網作業を行い、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ステンレス製の棒で横ローラーを数</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、江井ヶ島港南西方沖を西北西進中、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛けて書類に注意を向け、見張りを行っていなかったことから、前方で揚網作業中のB船に気付かず、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、江井ヶ島港南西方沖で揚網作業中、船長Bが、揚網作業を行い、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ステンレス製の棒で横ローラーを数</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、江井ヶ島港南西方沖を西北西進中、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛けて書類に注意を向け、見張りを行っていなかったことから、前方で揚網作業中のB船に気付かず、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、江井ヶ島港南西方沖で揚網作業中、船長Bが、揚網作業を行い、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ステンレス製の棒で横ローラーを数</p>								

	回叩いてA船に対して注意を喚起した可能性があると考えられる。
原因	本事故は、江井ヶ島港南西方沖において、A船が西北西進中、B船が揚網作業中、船長Aが見張りを行わず、また、船長Bが適切な見張りを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	<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"> ・ 船橋当直中は、操船に専念すること。 ・ 航行中の小型漁船に1人で乗船して漁ろうに従事している場合は、救命胴衣の着用が義務付けられていることから、船長Bは救命胴衣の着用が求められる。

付表1 A船のレーダー映像の記録による船位等

時刻 (時-分-秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
10:18:00	34-37-25.113	134-54-14.754	277.9	11.0
10:21:00	34-37-29.920	134-53-33.593	281.7	11.7
10:24:00	34-37-37.968	134-52-52.266	284.5	11.5
10:27:00	34-37-46.407	134-52-13.999	285.2	11.0
10:30:00	34-37-55.039	134-51-36.514	287.7	10.6
10:31:00	34-37-57.936	134-51-23.626	286.4	10.0
10:32:00	34-38-00.968	134-51-13.250	287.7	8.9
10:33:00	34-38-01.481	134-51-09.715	274.9	2.5