

船舶事故調査報告書

平成24年11月15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

事故種類	衝突
発生日時	平成24年3月16日 09時55分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市沖の水島灘 笠岡市所在の沖ノ白石灯台から真方位067°3,030m付近 （概位 北緯34°25.6′ 東経133°32.7′）
事故調査の経過	平成24年5月23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。
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 油送船 光進丸、199トン 133945、個人所有 48.90m×8.00m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年7月16日 B 漁船 忠栄丸、4.7トン OY3-19870（漁船登録番号）、個人所有 10.30m（Lr）×2.92m×0.95m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和60年3月14日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和39年1月10日 免状交付年月日 平成21年8月14日 免状有効期間満了日 平成26年8月26日 B 船長B 男性 57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56年4月27日 免許証交付日 平成19年11月19日 （平成24年11月18日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首等に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂、転覆して主機関及び航海計器等濡損
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直に就き、笠岡市白石瀬戸を通航し、針路を約069°（真方位）に定め、

	<p>約10.6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により水島灘を北東進した。</p> <p>船長Aは、周囲を見渡し、前方に他船を認めなかったため、しばらくの間、他船と接近することはないものと思いき、操舵室右舷後部の海図台に向かい、船尾方向を向いて入港時提出する荷役計画書類の作成を始めた。</p> <p>船長Aは、荷役計画書類の作成を終え、海図台を離れて前方を見たとき、正船首わずか右方の至近にB船の船尾に設置された揚網用デリックを初めて視認し、自動操舵の針路設定つまみを右に回して右舵を取り、すぐに機関を全速力後進としたが、平成24年3月16日09時55分ごろA船の船首部とB船の揚網用デリックとが衝突した。</p> <p>船長Aは、直ちに海上保安庁へ118番通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bが、水島灘において、所定の形象物を表示して速力約3～4knで底引き網を引きながら手動操舵により北進中、左舷正横3,000m付近に白石瀬戸を東進するA船を初認した。</p> <p>船長Bは、A船が避航船ではあったものの、A船が接近したときにえい網中の本船が大きく舵を取ることができないので、A船と同じような向きとなるようにえい網することとし、徐々に針路を右に変えながら、えい網ワイヤが真後ろ方向となるようにえい網した。</p> <p>船長Bは、いずれA船が避航するものと思いき、A船の動静を見ていたが、A船が避航する様子がなく、左舷船尾約15°300m付近まで接近したとき、衝突の危険を感じたものの、汽笛の吹鳴を行わずにえい網を続け、B船は、どうすることもできないまま、A船とB船とが衝突してB船が転覆した。</p> <p>船長Bは、転覆したB船の船内に閉じ込められたが、自力で脱出し、A船の後方を東進していた小型船に救助され、現場に到着した巡視艇により岡山県浅口市寄島漁港まで搬送された。</p> <p>B船は、B船の僚船により寄島漁港までえい航された。</p> <p>船長Bは、左腕に擦り傷、左足に打撲傷等を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、水島灘を頻りに航行し、操業漁船及び通航船舶の状況をよく知っており、笠岡港～笠岡市北木島間のフェリーの横切りや休日の遊漁船、プレジャーボートの遊漁に気を遣っていた。</p> <p>B船は、直径11mmのえい網用ワイヤを約145m延出して底引き網を引き、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>B船は、汽笛が装備されていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>

<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、沖ノ白石灯台東北東方沖において北東進中、船長Aが、海図台に向かって荷役計画書類の作成を行い、見張りを行っていなかったことから、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、沖ノ白石灯台東北東方沖において、A船と同航するように変針しながらえい網して航行中、船長Bが、いずれA船が避航するものと思い、A船が左舷後方約300mに接近するまで動静を見ながら航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、汽笛を吹鳴していれば、A船がB船に気付き、衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、沖ノ白石灯台東北東方沖において、A船が北東進中、B船がA船と同航するように変針しながらえい網して航行中、船長Aが見張りを行っておらず、また、船長Bが、いずれA船が避航するものと思い、A船が左舷後方約300mに接近するまで動静を見ながら航行したため、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>
<p>参考</p>	<p>A船は、本事故後、事故対策として、次のことを再確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航海当直中は見張りに専念し、当直以外の仕事は行わない。 ・急ぎの書類作業などの当直以外のことを行う場合は、必ず交代者を昇橋させる。 ・航海当直中の周囲の確認は、目視だけでなくレーダーを活用し、他船の早期発見及び動向について把握する。 ・航海当直基準について乗組員全員が遵守し、安全運航を行う。 <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。 ・汽笛を装備した船舶は、後方から接近する船舶に対しても、汽笛により警告又は注意喚起信号を行うこと。 ・避航船が避けずに接近する場合は、海上衝突予防法の航法規定に基づき衝突を避ける動作をとること。