

船舶事故調査報告書

平成24年3月1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  
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年6月29日 20時35分ごろ
発生場所	香川県小豆島町地蔵埼南東方沖 地蔵埼灯台から真方位131° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 23.5′ 東経134° 16.0′）
事故調査の経過	平成23年7月8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 液化ガスばら積船 菱山丸 <sup>りょうざん</sup> 、698トン 135250、吉野汽船有限公司（A社） 64.90m×11.00m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、平成8年12月21日 B 漁船 和洋丸 <sup>わやう</sup> 、4.6トン KA3-23975（漁船登録番号）、個人所有 10.55m（Lr）×2.70m×0.78m、FRP ディーゼル機関、48kW（漁船法馬力数）、昭和57年2月24日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年11月24日 免状交付年月日 平成19年11月28日 免状有効期間満了日 平成25年11月23日 B 船長B 男性 75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50年10月28日 免許証交付日 平成22年7月7日 （平成28年3月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷側後部に擦過傷 B 船首のたつが折損及び左舷側前部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、約293°（真方位、以下同じ。）の針路及び約12.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵とし、地蔵埼南東方沖を鳴門海峡から備讃瀬戸東航路に向けて北西進中、船橋当直中の船長Aが、平成23年6月29日20時29分ごろ、3Mレンジに設定したレーダーにより、A船の前路約1.5M付近を右方から左方に横切るB船ほか4～5隻の漁船群を確認した。

	<p>船長Aは、漁船群がA船の前路を通過したので船位を海図に記入し、その後、操舵スタンドの後方に戻り、20時31分ごろ、レーダーのエコートレイル機能（残像表示）により、反転してA船の左舷側から接近してくるB船を確認し、目視でも同船を視認した。</p> <p>船長Aは、操舵を手動に切り替え、レーダーを見ながら操船を行い、これまでも漁船側が避航船の立場にある場合には、漁船側が、減速したりA船の船尾を通過していたので、このときもB船が避航するものと思い、B船の様子を見ていた。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力で航行を続け、B船も針路及び速力を変えずにA船へ接近してきたが、船長Aが、汽笛を吹鳴したり減速せず、左舷側のウイングに出てB船を見守っていたところ、B船が右転したが、20時35分ごろA船の左舷側後部とB船の左舷側前部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、本事故の約10分後に会社へ連絡し、備讃瀬戸海上交通センターからVHF無線電話で呼び出しがあったので、本事故を報告した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、地蔵埼東南東方沖から南方沖に至る漁場で小型機船底びき網漁業の1回目の操業を行い、船長Bが、20時過ぎに2回目の操業を行うため、地蔵埼灯台から210° 1.3M付近を発進した。</p> <p>船長Bは、船尾甲板左舷側に設置された操業用に使用する操舵装置と機関遠隔操縦装置の付近に立ち、右舷前方は操舵室囲壁により死角となって見通しが悪かったが、正船首から左舷側の見張りを行いながら、ほぼ東に向く針路及び約6knの速力で手動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、約20隻の底びき網漁船がB船の付近で操業を行っていたので、この漁船群の間を航行する内航船はいないと思い、右舷方を見張りを行わずに東進を続け、衝突の直前、前方にA船の船体を初めて視認して右舵一杯をとったが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、機関を中立として停船し、携帯電話で118番通報を行った。</p>				
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約1.3m/s、視界 良好  海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期（約0.8knの西流）</p>				
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、前部マスト灯、後部マスト灯、右舷灯、左舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>船長Aは、A船の乗組員が就寝中であつたので、汽笛を吹鳴すると迷惑が掛かると思っていた。</p> <p>B船は、マスト灯、両色灯、船尾灯を表示し、船尾甲板に作業灯1個を点灯していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用せず、防水型の携帯電話を所持していた。</p> <p>A社は、運航者と一体となって月1回以上訪船し、安全運航に関する資料の配布、教育及び指導を行い、年1回の入渠時には、乗組員を集めて安全会議を開催していた。</p> <p>A社は、乗組員に対し、ふだんから、漁船に対しては、早めに大きく避航すること、早めに減速すること、汽笛については遠慮なく使用することなどのマニュアルを作成して指導していた。</p>				
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1982 810 2033">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="810 1982 1457 2033">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 2033 810 2065">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="810 2033 1457 2065">なし</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし
乗組員等の関与	あり				
船体・機関等の関与	なし				

	<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>A船は、地蔵崎南東方沖において北西進中、船長Aが、A船に向けて左舷側から接近するB船を認めたと、避航船の立場にあるB船が避航するものと思ひ込み、針路及び速力を保持して航行したことから、A船の左舷側後部とB船の左舷側前部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の乗組員が就寝中であつたので、迷惑になると思ひ、汽笛を吹鳴しなかつた可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、汽笛を吹鳴していれば、B船がA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>B船は、地蔵崎南東方沖において東進中、船長Bが、漁船群の中を航行する内航船はいないものと思ひ込み、右舷方に対する適切な見張りを行つていなかつたことから、右舷方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、地蔵崎南東方沖において、A船が北西進中、B船が東進中、船長Aが、B船が避航するものと思ひ込み、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、漁船群の中を航行する内航船はいないものと思ひ込み、右舷方に対する適切な見張りを行つていなかつたため、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>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"> <li>・ 必要に応じ、汽笛を使用して注意喚起信号を行うこと。また、汽笛による信号を行う際、夜間においては発光信号を併用すれば、より効果的である。</li> <li>・ 避航船が避けてくれるものとの思ひ込みをせず、海上衝突予防法の航法規定を遵守して航行すること。</li> </ul>	