

船舶事故調査報告書

平成24年5月31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23年9月26日 00時16分ごろ
発生場所	香川県坂出市与島 ^よ 南西方の備讃瀬戸 ^{びさん} 北航路と水島航路の交差部 坂出市所在の鍋島 ^{なべ} 灯台から真方位250° 0.9海里付近 (概位 北緯34° 22.6′ 東経133° 48.4′)
事故調査の経過	平成23年9月26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 海洋調査船 第八開 ^{かいよう} 洋丸、404トン 132042、日本海洋株式会社 42.20m (Lr) × 8.40m × 3.60m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成3年12月 B 漁船 昇 ^{しょうよう} 陽丸、4.95トン KA3-29789（漁船登録番号）、個人所有 10.37m (Lr) × 2.76m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和52年6月29日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 72歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年9月9日 免状交付年月日 平成23年9月14日 免状有効期間満了日 平成29年9月8日 B 船長B 男性 61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11月10日 免許証交付日 平成22年10月28日 (平成27年11月29日まで有効)
死傷者等	A なし B 負傷 2人（船長B及び甲板員B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部に破口
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか6人が乗り組み、航海士A及び甲板長Aが2人で船橋当直に就き、備讃瀬戸東航路を約8.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により西南西進した。 航海士Aは、備讃瀬戸北航路（以下「北航路」という。）と水島航路の交差部を北航路に沿って真方位265°の針路で航行し、北備讃瀬戸大橋を通過した頃、左舷船首方にB船の白灯を初認したが、一瞥して同船が釣

	<p>り船で停まっているものと思い、その後、同船に対する見張りを行わず、船位が予定針路から偏位していたので、予定針路に乗せるためにGPSプロッター画面や前方を注視していたところ、左舷船首間近にB船の灯火を視認し、直ちに全速力後進としたが、平成23年9月26日00時16分ごろA船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、操業を終えて帰途につき、25日23時20分ごろ坂出市牛島南東方の漁場を発進し、船長Bが操舵室後方のネットローラー左舷側でリモコン端末による手動操舵に当たり、牛島東方で与島のパーキングエリアの明るい照明灯を船首目標とし、甲板員Bが漁獲物の選別を行いながら、約2～3knの速力で北東進した。</p> <p>船長Bは、漁獲物の選別が終わったので約5～6knに増速し、北航路と水島航路の交差部を北東進したが、操舵位置からは操舵室により右舷船首方の見通しが妨げられていたものの、航路を航行する際、いつも鳴らされていた他船からの汽笛を聞かなかったため、航路を航行している他船はいないものと思い、右舷船首方の見張りを行わずに航行し、衝突の少し前、操舵室で操船を始め、針路をほぼ北方として水島航路第6号灯浮標に向けた直後、A船と衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：潮流 約1.6knの東北東流</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="515 960 815 1010">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 960 1457 1010">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1010 815 1059">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1010 1457 1059">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1059 815 1108">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1059 1457 1108">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1108 815 1727">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1108 1457 1727"> <p>A船は北航路と水島航路の交差部を北航路に沿って西進中、B船は同交差部を北東進中、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方にB船の白灯を初認した際、同船が停まっているものと思い込み、その後、B船に対する見張りを行わなかったことから、同船が北東方に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵位置からは右舷船首方の見通しが妨げられていたものの、いつも鳴らされていた他船からの汽笛を聞かなかったため航路を航行している他船はいないものと思い込み、右舷船首方の見張りを行っていなかったことから、北航路を西進しているA船に気付かなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は北航路と水島航路の交差部を北航路に沿って西進中、B船は同交差部を北東進中、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方にB船の白灯を初認した際、同船が停まっているものと思い込み、その後、B船に対する見張りを行わなかったことから、同船が北東方に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵位置からは右舷船首方の見通しが妨げられていたものの、いつも鳴らされていた他船からの汽笛を聞かなかったため航路を航行している他船はいないものと思い込み、右舷船首方の見張りを行っていなかったことから、北航路を西進しているA船に気付かなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は北航路と水島航路の交差部を北航路に沿って西進中、B船は同交差部を北東進中、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方にB船の白灯を初認した際、同船が停まっているものと思い込み、その後、B船に対する見張りを行わなかったことから、同船が北東方に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵位置からは右舷船首方の見通しが妨げられていたものの、いつも鳴らされていた他船からの汽笛を聞かなかったため航路を航行している他船はいないものと思い込み、右舷船首方の見張りを行っていなかったことから、北航路を西進しているA船に気付かなかったものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、北航路と水島航路の交差部において、A船が北航路に沿って西進中、B船が北東進中、航海士Aが、左舷船首方にB船の白灯を初認した際、同船が停まっているものと思い込み、同船に対する見張りを行わず、また、船長Bが、操舵位置からは右舷船首方の見通しが妨げられていたものの、いつも鳴らされていた他船からの汽笛を聞かなかったため、航路を航行している他船はいないものと思い込み、右舷船首方の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。</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">・衝突するおそれの判断は、適切な見張りによって得られた情報に基づき行うこと。・死角を生じる場所で操船しないこと。・航路に沿わないで航行する場合には、航路に沿って航行している他船の進路を避けること。
----	--