

船舶事故調査報告書

平成24年7月5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3月29日 06時01分ごろ
発生場所	和歌山県美浜町日ノ御埼北北西方沖 <small>ひのみさき</small> 紀伊日ノ御埼灯台から真方位324° 4,000m付近 （概位 北緯33° 54.7′ 東経135° 02.2′）
事故調査の経過	平成23年4月13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 引船 第五山和丸、19トン <small>さんわ</small> 260-34623大阪、山和船舶海運有限会社 14.00m (Lr) × 5.30m × 1.84m、鋼 ディーゼル機関2基、1,000kW（合計）、平成16年4月登録 B 漁船 進漁丸、9.98トン <small>しんりょう</small> WK2-2532（漁船登録番号）、個人所有 13.14m (Lr) × 3.37m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和50年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65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60年7月15日 免許証交付日 平成22年5月17日 （平成27年10月30日まで有効） B 船長B 男性 44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62年3月4日 免許証交付日 平成23年4月7日 （平成29年3月3日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部を大破
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、船長Aが、単独の船橋当直に就いて阪神港大阪区に向かい、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、3海里（M）レンジとしたレーダーを使用して紀伊半島南西岸沖を約9.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北北西進した。 船長Aは、日ノ御埼西方1.0M付近において、右転して兵庫県洲本市東方沖の由良瀬戸に向ける針路に転じたのち、右舷船首方2M付近に南西～

	<p>西南西進中のB船を視認し、B船がA船の船首方を左方に横切る態勢であると思い、平成23年3月29日05時50分ごろ約7.0knに減速して北進中、間もなく操舵室を離れて階下の便所に向かった。</p> <p>船長Aは、06時01分ごろ、衝撃音を聞いて便所から出て操舵室に上がり、B船を見て衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、航海灯を表示し、05時30分ごろ和歌山県由良町白埼の西方沖を通過したのち、日ノ御埼西方約2～3M沖の底びき網漁の漁場に向けて約9～9.5knの速力で自動操舵により南南西進した。</p> <p>船長Bは、前方約1.5M以内に他船を認めなかったため、操舵室を離れて船尾甲板で漁網の準備を始めた。</p> <p>船長Bは、船尾付近で作業を行っていたとき、船首方至近にA船を認め、船尾甲板に設置された遠隔操縦レバーを全速力後進としたが、06時01分ごろ、日ノ御埼北北西方沖において、B船の船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃により転倒し、頸部及び腰部に打撲傷を負った。</p> <p>船長A及び船長Bは、海上保安庁へ118番通報を行った。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：波 なし、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：05時51分</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、衝突後、B船の船尾甲板に漁網が積まれているのを見た。 船長Aは、救命胴衣を着用していた。 船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。 発生海域付近は、本事故発生時、明るくなっていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>A船は、日ノ御埼北北西方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方に視認したB船がA船の船首方を左方に横切る態勢であると思い込み、減速したのちに操舵室を離れ、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日ノ御埼北北西方沖を南南西進中、船長Bが、操舵室を離れて船尾甲板で操業の準備を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突し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、日ノ御埼北北西方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方に視認したB船がA船の船首方を左方に横切る態勢であると思い込み、減速したのちに操舵室を離れ、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日ノ御埼北北西方沖を南南西進中、船長Bが、操舵室を離れて船尾甲板で操業の準備を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突し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、日ノ御埼北北西方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方に視認したB船がA船の船首方を左方に横切る態勢であると思い込み、減速したのちに操舵室を離れ、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日ノ御埼北北西方沖を南南西進中、船長Bが、操舵室を離れて船尾甲板で操業の準備を行い、見張りを行っていなかったことから、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、日出直後の日ノ御埼北北西方沖において、A船が北進中、B船が南南西進中、船長A及び船長Bが共に操舵室を離れて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>								
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・単独で船橋当直中には操舵室を離れないこと。 ・接近する他船を認めた場合は、継続して動静確認を行い、衝突のおそれの有無について適切に判断すること。 ・救命胴衣を着用すること。 								