

# 船舶事故調査報告書

平成25年1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6月20日 08時59分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市浦港南東方沖 浦港南防波堤灯台から真方位122°700m付近 (概位 北緯34°32.4' 東経135°00.2')
事故調査の経過	平成23年6月20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 掃海艇 くろしま、510トン（基準排水量） 692、防衛省 54.0m×9.4m×4.5m、木 ディーゼル機関2基、1,323kW（合計）、平成19年2月23日 B 漁船 <sup>すみよし</sup> 住吉丸、2.5トン HG3-25811（漁船登録番号）、個人所有 10.61m（Lr）×2.57m×0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和61年2月6日
乗組員等に関する情報	A 艇長A 男性 33歳 運航1級（防衛省基準） B 船長B 男性 33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 平成9年6月17日 免許証交付日 平成18年6月19日 (平成24年6月16日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷後部に擦過傷 B 船首部を破損
事故の経過	A船は、艇長Aほか40人が乗り組み、艇長Aが、操艦の指揮を執り、船務長を操艦補佐に就けたほか、艦橋に13人を配置（右見張員2人及び左見張員1人）し、平成23年6月20日08時18分ごろから浦港南南東方沖の磁気測定海面において、船体に生じた磁気の測

定作業を開始した。

艇長Aは、針路約354°（真方位、以下同じ。）で航行して磁気測定を行ったところ、測定結果に不具合が生じたので、元の場所に戻って再度測定作業を行うことにし、針路約030°に変針して速力約8ノット（kn）で手動操舵により航行した。

艇長Aは、08時53分ごろ、見張員からの報告により、左舷船首10°300m付近に低速力で航行中のB船を視認し、B船と接近する状況であったので、汽笛により注意喚起信号を2～3回行い、08時55分ごろB船の船首方を通過したのち、右舵一杯を取って右回頭を始めた。

艇長Aは、右回頭を終えて針路約180°として間もなく、08時58分ごろ、右舷船首30°150m付近を航行中のB船の方位が右方に変化していたので、B船がA船の船尾方を約100～150m隔てて通過するものと思い、また、船首少し左方250m付近の他の漁船（以下「C船」という。）が、速力約1～2knで左方に遠ざかってはいたものの、C船と接近する状況であったので、C船に対して注意喚起信号を行うとともに、C船に接近しないように「両舷停止」を指示し、可変ピッチプロペラの翼角を0°として惰力で航行した。

艇長Aは、C船が増速してA船の前路から遠ざかったものの、右舷正横付近から接近するB船と衝突の危険が生じたので、汽笛によりB船に対して注意喚起信号を行うとともに、衝突を避けようとして舵を左右に取ったが、08時59分ごろ、浦港南防波堤灯台から122°700m付近において、行きあしが約1knとなった頃、A船の右舷後部とB船の船首部とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、08時30分ごろから浦港の南東方沖においてひき縄漁を行い、速力約2knで船尾から出したひき縄を引きながら南東進した。

船長Bは、船尾部で椅子に腰を掛けて遠隔管制器による手動操舵に当たっていたところ、右舷前方から接近して来たA船が、B船の船首方を左方に横切ったのち、A船がB船の左舷正横付近をB船と同じような進路で航行しているように見えたので、A船が沖に向かって航行しているものと思い、その後はA船から目を離し、右手でひき縄を持ち、右前方を向いて操業を続けた。

船長Bは、汽笛音を聞いてB船の船首方約20～30mの所のA船に気付いたものの、A船の速力が低下していることに気付かず、A船の艦橋が船首方を右方に通過していたので、機関の回転数を少し下げれば、A船の船尾方を通過できると思い、機関の回転数を少し下げた。

船長Bは、A船が船首方約10mとなった頃、A船が停まったように見えたので、衝突の危険を感じて操舵室の右舷後部に設置された機

	<p>関操縦レバーの所に移動し、機関を後進にかけたものの、B船の船首部とA船の右舷後部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で頸部及び腰部を捻挫した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 西南西、風力 2、視程 約3km</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
その他の事項	<p>浦港の南南東方1,200m付近には、海底に磁気計が設置されており、周辺に灯浮標が9基設置されていた。</p> <p>海上自衛隊では、毎月1回、関係の2漁業協同組合に対し、磁気測定海面の使用期間及び目的等を通知していた。</p> <p>A船は、磁気測定時の基準針路である354°（174°）で航行し、磁気計の上を通過する際に磁気測定を行っていた。</p> <p>A船は、艇長Aの操艦指揮のもと、船務長が操舵号令を出したり、注意喚起信号を行ったりしており、右見張員は、B船の動静監視を続け、艇長Aに対してB船の動静を随時報告していた。</p> <p>A船は、国際信号旗の回答旗及びD旗（私を避けよ。私は、操縦が困難である。）を連掲していた。</p> <p>船長Bは、関係の2漁業協同組合には所属していないが、灯浮標が設置されていることや、以前にも本事故発生場所付近で掃海艇を見掛けたことがあり、A船が磁気測定作業を行っていることまでは知らなかったものの、何らかの作業に従事していると思っていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本事故発生場所の南西方には、約20隻の漁船群が存在していた。</p>
<b>分析</b> 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、浦港南東方沖を南進中、艇長Aが、右舷前方のB船がA船の船尾方を通過するものと思い、左舷船首方のC船との接近を避けようとしてB船の前路で可変ピッチプロペラの翼角を0°として惰力で航行したことから、B船と衝突の危険が生じ、B船に対して注意喚起信号を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、浦港南東方沖で南東進中、船長Bが、船首方約20～30mに接近したA船に気付いた際、前路を右方に通過中のA船の速力が低下していることに気付かなかったことから、機関の回転数を下げたA船の船尾方を通過しようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、浦港南東方沖において、A船が南進中、B船が南東進中、艇長Aが、右舷前方のB船がA船の船尾方を通過するものと思い、左舷船首方のC船との接近を避けようとしてB船の前路で可変ピッチプロペラの翼角を0°として惰力で航行し、また、船長Bが、前</p>

	<p>路を右方に通過中のA船の速力が低下していることに気付かなかったため、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><b>参考</b></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>・ 変針する場合又は他の船舶を避ける動作をとるときには、それによって新たに他の船舶に著しく接近することにならないよう注意すること。</li> <li>・ 接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合であっても、近距離で他の船舶に接近するときは、衝突する虞があり得ることを考慮して操船すること。</li> <li>・ 他の船舶との間に安全な距離を保って通過すること。</li> </ul>