

船舶事故調査報告書

平成25年1月10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8日 23時53分ごろ
発生場所	香川県小豆島町地蔵崎南方沖 地蔵崎灯台から真方位176° 2,250m付近 （概位 北緯34° 23.7′ 東経134° 14.2′）
事故調査の経過	平成24年2月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 液体化学薬品ばら積船 ^{とうおう} 東央丸、481トン 134793、東央海運株式会社 61.52m×9.50m×4.55m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成8年3月22日 B 漁船 ^{いつわ} 五輪丸、4.9トン KA3-29536（漁船登録番号）、個人所有 12.56m（Lr）×3.58m×0.85m、FRP ディーゼル機関、47kW、平成14年4月10日
乗組員等に関する情報	A 甲板長A 男性 62歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年2月10日 免状交付年月日 平成22年1月14日 免状有効期間満了日 平成27年2月9日 B 船長B 男性 58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1月29日 免許証交付日 平成21年6月17日 （平成26年10月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷船尾部に亀裂及びえい網用ワイヤ使用不能
事故の経過	A船は、甲板長Aほか4人が乗り組み、液体苛性ソーダ約450m ³ を積載し、備讃瀬戸東航路を約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進中、甲板長Aが、備讃瀬戸東航路中央第7号灯

	<p>浮標の約1海里(M)手前で航海士Aと交替して単独の船橋当直に就き、同灯浮標を左舷側に見た後、レーダーを6Mレンジに切り替え、播磨灘航路第1号灯浮標に向けて東進した。</p> <p>甲板長Aは、変針する前に船首方に白灯を見ていたが、同航船の作業灯と思い、変針後、前路には船はいないものと思い、船橋内左舷後方にある海図台の上で航海日誌の記入を行っていたため、B船と衝突したことに気付かなかった。</p> <p>甲板長Aは、翌9日01時ごろ海上保安部からの電話により、衝突の事実を知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、地蔵崎付近の漁場において、地蔵崎の南方から地蔵崎との距離をレーダーで1.18Mに保ちながら、自動操舵により約1.5knの速力で衝突の約10分前から東進してえい網を行い、船長Bが左舷船首甲板上に立って魚の選別作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、衝突する約3分前、船尾方にA船の前後のマスト灯が重なり、紅、緑灯が見えたので、A船の針路がB船の正船尾に向いていることに気付き、すぐに機関、舵、ネットローラーの操作が行えるように左舷船尾に移動し、やぐらに設置された100Wの作業灯を点滅して警告を行った。</p> <p>船長Bは、A船が避航する気配がないので、手動操舵に切り替え、ネットローラーのクラッチを緩めて避航の準備をしたが、A船が直前に左右どちらかに舵を切るかもしれないと思い、A船の監視を続けた。</p> <p>船長Bは、衝突直前に機関を全速力前進にかけて左転したが、A船の船首部がB船のえい網用ワイヤに衝突したため、B船がA船に引き寄せられ、平成23年9月8日23時53分ごろ、地蔵崎灯台から真方位176°2,250m付近において、A船の左舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突し、B船の漁具が海中に没した。</p> <p>船長Bは、海上保安部に携帯電話で事故を通報した後、B船は、自力で香川県高松市庵治漁港へ帰港し、後日、船長Bが、漁具を海中から回収した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、前後マスト灯、舷灯、船尾灯を点灯していた。</p> <p>B船は、緑色全周灯及び白色全周灯、航海灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>船長Bは、B船に数年前にレーダーと連動した警報装置を操舵室外に設置していたが、塩害により故障していた。</p> <p>船長Bは、左舷船首甲板上に置いた台の上に常に立ち、周囲の見張りが行えるようにして魚の選別作業を行っていた。</p>

	<p>船長Bは、船首甲板上からも後方の見張りが行えるよう、B船の操舵室後方にもガラス窓を設置していた。</p> <p>船長Bは、ネットローラーに巻いたえい網用ワイヤを他船に引かれて転覆などしないよう、ワイヤの末端を細いロープで結び、強い力が加わると切れるようにしていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、地蔵埼南方沖を東進中、甲板長Aが、前路には船はいないものと思い込み、船橋内左舷後方にある海図台の上で航海日誌の記入を行っていたことから、B船に接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、地蔵埼南方沖をえい網しながら東進中、船長Bが、後方から針路を変えずに接近するA船を認めたものの、A船が左右どちらかに舵を取るかもしれないと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、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、夜間、地蔵埼南方沖において、A船が東進中、B船がえい網しながら東進中、甲板長Aが、前路には船はいないものと思い込み、船橋内左舷後方にある海図台の上で航海日誌の記入を行っており、また、船長Bが、針路及び速力を保持して航行を続けたため、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>船長Bは、本事故後、レーダーと連動した警報装置を塩害の影響を受けにくい操舵室内に設置した。</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"> ・ 船橋当直中は、双眼鏡を使用したり、レーダーを近距離レンジに切り替えたりするなどして見張りを厳重に行うこと。