

# 船舶事故調査報告書

平成25年8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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年2月25日 10時55分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市岩屋港南東方沖 岩屋港北防波堤東灯台から真方位129° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.5′ 東経135° 04.2′）
事故調査の経過	平成25年3月4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 油送船 あさひ丸、199トン 132426、三協海運株式会社 47.61m×8.00m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成6年7月6日 B 漁船 <sup>すみよし</sup> 住吉丸、2.06トン HG3-33886（漁船登録番号）、個人所有 8.10m（Lr）×2.00m×0.58m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和54年6月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年5月27日 免状交付年月日 平成22年3月5日 免状有効期間満了日 平成27年4月7日 B 船長B 男性 75歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年10月24日 免許証交付日 平成24年9月24日 （平成30年8月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷後部外板に亀裂を伴う凹損及び舵に曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、阪神港尼崎西宮芦屋区で積荷のガソリンを揚げ終え、平成25年2月25日09時20分岸壁を離れ、積み地への入港時間調整のために母港である淡路島東岸の淡路市

	<p>浦港に向かった。</p> <p>船長Aは、単独で船橋当直に就いて手動で操舵に当たり、真方位約248°の針路及び対地速力約10.5ノットとし、1.5Mレンジとしたレーダーを前方が約3Mまで見えるようにオフセンターとして作動させ、甲板上で乗組員に3つのタンクのガス抜き作業を行わせながら南西進した。</p> <p>船長Aは、10時30分ごろ会社からの連絡で次の積荷役の予定を知り、代理店に翌日の入港予定時刻を連絡し、その後、レーダー画面上で船首方に他船の映像を認めなかったため、船内マイクでタンクのガス抜き作業の進捗状況を乗組員に確認していたところ、10時55分ごろ、左舷船首の近くにB船を視認して急いで右舵を取ったが、A船の船首がB船の左舷後部に衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停止させた後、左舷後方約150mの所に見えるB船に接近し、船内マイクを使って呼び掛けたところ、船長Bが、手を挙げた後、揚網作業を始めたので、VHF無線電話で海上保安庁に通報を行い、指示に従い、その場で待機した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、06時50分ごろから岩屋港南東方沖において、投網開始から揚網終了まで約1時間を要するきす流し網漁を繰り返していた。</p> <p>船長Bは、10時30分ごろ、操舵室の前方に設けた甲板上高さが約50cmの板に船首方を向いて腰を掛け、右舷前部に設置された揚網機を作動させ、4回目の揚網作業を開始した。</p> <p>船長Bは、潮がほぼ止まり、船首が南東方を向いている状況下、刺し網に掛かっている獲物を漁網から外し、足元の氷入りのおけに入れる作業を繰り返しながら、揚網を続けていたところ、突然カーンというステンレス製の舵に何かが当たった音でB船にA船が衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、機関室に浸水のないことを確認し、間もなく近くを通り掛かった僚船にえい航されて岩屋港に戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、ガソリンなどのいわゆる白油<small>しろあぶら</small>を専門に輸送しており、本事故当時は空船であり、船首タンクにバラストとして海水約20tを張り、船首喫水約0.2m船尾喫水約2.7mであった。</p> <p>船長Aは、積み地でもガソリンを積載する予定であったため、ガス抜き作業を行う必要がなかったものの、浦港に帰港するときは、念のため、乗組員に甲板上で同作業を行わせており、11時30分ごろ浦港に到着予定であったことから、ガス抜き作業の進捗状況が気になっていた。</p> <p>船長Aは、A船には自動操舵装置が装備されていたが、保針性がよ</p>

	<p>くないので、手動で操舵に当たっていた。</p> <p>船長Aは、レーダーのレンジの切り替え、感度の調整、船首輝線を一時的に消すなどの操作を行わず、また、双眼鏡を使用していなかった。</p> <p>B船は、操舵室のほかに操舵室前方の船首甲板後部にも機関操作レバーを備え、本事故発生当時、油圧駆動の揚網機を作動させるためにクラッチを中立とし、機関を作動させて漂泊していた。</p> <p>B船は、長さ約200mの刺し網を投入し、高さが約70cmの発泡スチロールに約30cm四方のピンク色の旗を取り付けた高さ約1mの竹竿を差し込んだボンデンを刺し網の両端に接続して目印としていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、岩屋港の南東方沖を南西進中、船長Aが、レーダー画面の船首方に他船の映像を認めなかったため、航行に支障となる他船はいないものと思い、ガス抜き作業の進捗状況の確認に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、岩屋港の南東方沖で漂泊して揚網中、船長Bが、揚網作業に意識を集中し、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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、岩屋港の南東方沖において、A船が南西進中、B船が漂泊して揚網中、船長Aが、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、揚網作業に意識を集中し、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><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>・航行中は、双眼鏡を適宜使用するとともに、レーダーの機能を有効に活用し、常時、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・船橋当直中は、ガス抜き作業の進捗状況の確認等の甲板上での作業に気を奪われることのないよう、見張りに集中すること。</li> <li>・漁船は、操業中といえども、周囲の見張りを怠らないこと。</li> </ul>