

船舶事故調査報告書

平成26年3月6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24年11月6日 18時00分ごろ
発生場所	岡山県玉野市 ^{いかだ} 筏島東方沖 玉野市所在の大蛭島 ^{おおひるしま} 灯台から真方位075° 1,170m付近 (概位 北緯34° 30.9′ 東経134° 01.7′)
事故調査の経過	平成24年11月14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 砂利採取運搬船 第一 ^{しんたいせい} 新大成丸、469トン 130839、有限会社竹中海運、個人所有 51.34m×10.50m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和64年1月 B 漁船 ^{しんえい} 新栄丸、4.97トン OY3-17667（漁船登録番号）、個人所有 10.39m (Lr) × 2.76m × 0.77m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和55年4月29日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年12月4日 免状交付年月日 平成21年9月7日 免状有効期間満了日 平成26年12月3日 機関長A 男性 45歳 六級海技士（航海）又はこれより上級の海技免状を有せず。 B 船長B 男性 53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7年8月11日 免許証交付日 平成21年9月14日 (平成27年8月10日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船尾部に破損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか2人が乗り組み、空船で平成24年11月6日13時30分ごろ兵庫県東播磨港を出港して大分県津久見市津久見港に向かった。</p> <p>機関長Aは、単独で船橋当直に就き、17時50分ごろ、筏島東方沖において、約9.0～10.0ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により、南西進した。</p> <p>機関長Aは、レーダー映像を見たものの、海面反射の影響があったので、気になる船首方の船に対して主に目視による見張りを行った。</p> <p>機関長Aは、船首方の2隻のうち正船首にいた1隻が緑灯を見せたので、A船を避けてくれたと思い、左舷船首方の1隻に注意を向けて航行中、18時00分ごろ、大蛭島灯台から真方位075°1,170m付近において、A船の船首とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>機関長Aは、昇橋した船長Aの指示で伝馬船を下ろし、二等航海士Aを伴い、B船の救助に向かい、B船に横着けして乗船したところ、負傷した船長Bが、B船を移動させるため、揚網しながら、付近で操業中のB船の僚船に電話していることを確認した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、17時50分ごろ筏島東方沖において、マストに緑色全周灯、両色灯及び揚網デリックに作業灯を表示し、約0.6knのえい網速力で自動操舵により、底引き網を引きながら、南西進した。</p> <p>船長Bは、操業中なので、後方から来る船が避けると思い、操舵室でテレビや前方を見てえい網を続けた。</p> <p>船長Bは、17時59分半ごろ船尾方を振り返り、緑灯、白灯及び紅灯を視認し、船尾至近に接近したA船に気付いて操舵室外に出ようとしたが、ドアがなかなか開かないでいるうち、A船とB船とが衝突した。</p> <p>B船は僚船によって出港した港にえい航された。</p> <p>船長Bは、顔面挫創を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m</p> <p>日没時刻：17時06分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、機関長Aが無資格者であり、単独で船橋当直に入れないことを知っていたが、広い海域なので、2時間くらいであれば大丈夫だと思っていた。</p> <p>機関長Aは、18歳頃から、各種船舶で航海当直を経験し、レーダーも扱えたので、航海当直には六級海技士(航海)以上の資格が必要になった後も航海当直に入っていた。また、機関部の法定職員として雇い入れられているので、部門間兼務許可を得ることができなかった。</p> <p>機関長Aは、レーダー映像を見てB船に気付かなかったのは、B船</p>

	<p>の映像が船首輝線上にあったか、海面反射で見えにくかったからと思っただが、レーダー映像を適切に見ていれば、気付いていたと思った。</p> <p>機関長Aは、船首に衝撃を受けた後、左舷船首方から出てきたB船の明かりを認めた。</p> <p>B船は、トロールにより漁ろうに従事していることを示す緑色全周灯及び白色全周灯を連掲していなかったが、船長Bは、揚網デリックに60WでLEDの作業用白灯を表示しているため、相手船からはよく見えると思っていた。</p> <p>海上保安庁への事故発生の通報は、B船の僚船が行った。</p>
<p>分析</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 あり A なし、B なし</p> <p>A船は、筏島東方沖を南西進中、機関長Aが、左舷船首方の船に注意を向けて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、筏島東方沖を、底引き網を引きながら南西進中、船長Bが、操業中なので、後方から来る船が避けると思い、後方を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>平成18年4月1日から船橋航海当直を担当する乗組員のうち少なくとも1人は、六級海技士（航海）の資格又はこれより上級の海技免許を有する者でなければならなくなり、また、機関部として雇い入れられている者は、部門間兼務許可を得て甲板部航海当直ができるが、機関部の法定職員は、部門間兼務許可を得ることはできないので、機関長Aは、機関部の法定職員であり、また、六級海技士（航海）の資格又はこれより上級の海技免許を有しないことから、船橋当直を行うことができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、筏島東方沖において、A船が南西進中、B船が底引き網を引きながら南西進中、機関長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが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>船長Aは、本事故後、無資格者に単独の船橋当直を行わせないことにした。</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"> ・ えい網中も、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない者を単独で船橋当直に就かせないこと。 ・ 魚ろうに従事している場合は、法定の灯火を表示すること。