

船舶事故調査報告書

平成26年5月22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10月1日 10時20分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市水島港 水島港玉島乙島防波堤灯台から真方位135°930m付近 （概位 北緯34°31.0′ 東経133°41.9′）
事故調査の経過	平成25年11月26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 引船 ^{かいぼう} 海朋丸、19トン 295-33282岡山、倉敷運輸株式会社 11.91m (Lr) × 5.04m × 1.86m、鋼 ディーゼル機関2基、662.00kW（合計）、平成4年2月 B はしけ K-2、約346トン なし、倉敷運輸株式会社 32.0m × 8.5m × 3.6m、鋼 機関なし、昭和62年建造 C 漁船 ^{ほうせい} 第二豊晴丸、2.1トン OY3-24121（漁船登録番号）、個人所有 8.09m × 2.35m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、52.96kW、昭和58年9月 第260-17885号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56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22年9月28日 免許証交付日 平成22年9月28日 （平成27年9月27日まで有効） 甲板員A 男性 69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51年7月9日 免許証交付日 平成23年3月10日 （平成28年4月27日まで有効） C 船長C 男性 65歳

	<p>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49年11月8日 免許証交付日 平成22年4月19日 (平成28年3月28日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B なし C 軽傷 1人(船長C)</p>
損傷	<p>A 右舷船首部に擦過傷 B なし C 右舷中央部に亀裂(全損)</p>
事故の経過	<p>A船は、甲板員Aが1人で乗り組み、船長Aほか1人がB船に乗り、鋼材を積載したB船を横抱きして引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、水島港を約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によって北西進した。</p> <p>本事故発生場所付近は、水島港内の高梁川河口であり、JFEスチール株式会社西日本製鉄製品岸壁と玉島乙島船溜まりとの間が長さ約1,000m幅約30~100mの可航水域となっており、可航水域の外側は水深2m以下の浅所である。</p> <p>甲板員Aは、可航水域を航行中、右舷方約1,000mに高速力で南進するC船を認め、C船がA船引船列の前方を通過するものと思い、C船の動静を見ながら航行した。</p> <p>甲板員Aは、C船との距離が約150mになったとき、航行している可航水域の外側が浅くなっているため、舵を使用することができず、汽笛を鳴らし、機関を中立としたが、その後もC船が同じ針路及び速力で接近してくるので、再び汽笛を鳴らしたものの、平成25年10月1日10時20分ごろ、水島港玉島乙島防波堤灯台から真方位135°930m付近において、A船の右舷船首部とC船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、水島港を約13knの速力で手動操舵によって南進中、船長Cが、刺し網を設置した後、前方に船舶が見当たらなかったため、自宅に携帯電話で連絡し、続いてC船の後方を航行する僚船の様子を見ながら航行した。</p> <p>船長Cは、ふと前方を見たところ、至近にA船引船列を認め、左舵一杯としたが、C船とA船とが衝突した。</p> <p>A船引船列は、海上保安庁及び会社に本事故の発生を連絡した後、水島港港内の玉島乙島船溜まりに入った。</p> <p>C船は、左舷側から転覆した後、僚船にえい航されて玉島乙島船溜まりに入り、後日、廃船処分された。また、船長Cは、頸椎及び臀部に打撲傷を負ったものの、転覆後、操舵室から外に出て僚船に救助された。</p>

	(付図1 推定航行経路図 参照)
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	A船は、B船の右舷船尾に左舷着けしていた。 A船の喫水は、船首約1.5m船尾約2.5mであり、B船の喫水は、船首尾共に約2.2mであった。 甲板員Aは、船橋当直を約50年間行っていた。 船長Cは、救命胴衣を着用していた。
分析 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	A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A船引船列は、水島港を北西進中、甲板員Aが、右舷方から接近するC船を認め、C船がA船引船列の前方を通過するものと思い、針路及び速力を保持して航行したが、C船との距離が約150mになったとき、C船に対して汽笛の吹鳴を行い、続いて機関を中立として航行を続けたことから、A船とC船とが衝突したものと考えられる。 甲板員Aは、航行している可航水域の外側が浅くなっているため、舵を使用することができなかったものと考えられる。 C船は、水島港を南進中、船長Cが、前方に船舶が見当たらなかったため、自宅に携帯電話で連絡し、続いてC船の後方を航行する僚船の様子を見ながら航行していたことから、至近にA船引船列を認めることとなり、C船とA船とが衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、水島港において、A船引船列が北西進中、C船が南進中、甲板員Aが、右舷方から接近するC船を認め、C船に対して汽笛の吹鳴を行い、続いて機関を中立として航行を続け、また、船長Cが、自宅に携帯電話で連絡し、続いてC船の後方を航行する僚船の様子を見ながら航行していたため、A船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・航行中は、常時見張りを適切に行うこと。 ・周囲が浅くなっており、舵を使用することができない水域では、避航動作が制限されることから、できる限り、早期に衝突の虞の判断を行い、減速や停止を速やかに行うこと。

付図1 推定航行経路図

