

船舶事故調査報告書

平成27年4月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

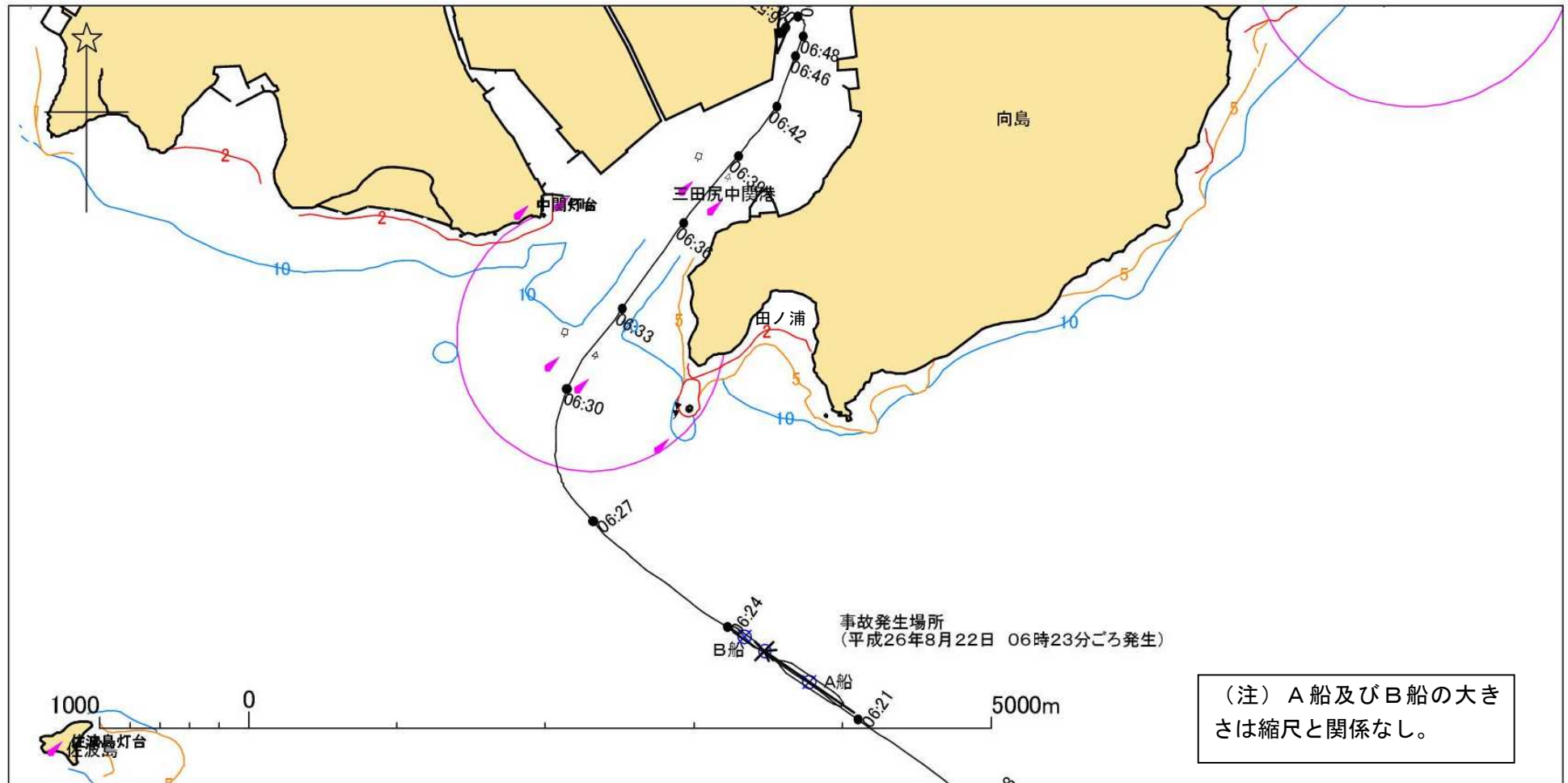
事故種類	衝突
発生日時	平成26年8月22日 06時23分ごろ
発生場所	山口県防府市向島田ノ浦南方沖 <small>ほうふ むこう</small> <small>なかのせき</small> 中関灯台から真方位152°3,400m付近 （概位 北緯33°58.34′ 東経131°33.66′）
事故調査の経過	平成26年9月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 <small>しょうよう</small> 翔洋丸、498トン 140857、有限会社三原汽船 77.10m×13.00m×6.62m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年7月17日 B 漁船 <small>なほ</small> 第一奈穂丸、2.7トン YG3-55621（漁船登録番号）、個人所有 9.94m(Lr)×2.48m×0.69m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成3年7月29日 第291-31599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 35歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成16年3月5日 免状交付年月日 平成25年10月15日 免状有効期間満了日 平成31年3月4日 B 船長B 男性 66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62年11月18日 免許証交付日 平成24年8月10日 （平成30年4月16日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷バルバスバウ及び左舷船首外板に擦過傷 B 右舷船尾端外板に割損及び舵頭材に曲損等
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、コンテナ51個を積み、日出

	<p>後であったが雨天で薄暗かったので前部及び後部マスト灯、舷灯及び船尾灯を表示し、船首約2.37m、船尾約3.75mの喫水にて、防府市^{みたじりなかのせき}三田尻中関港に向け対地速力約11.5ノット(kn)で、自動操舵により向島南方沖を北西進していた。</p> <p>船長Aは、三田尻中関港に近づいたので、平成26年8月22日06時05分ごろ昇橋した際、前直者が港口に漂泊しているタグボートの船長と交信し、A船の左舷方に自動車専用船が同航しているので、A船が先に入港するよう話しているのを聞いた。</p> <p>船長Aは、タグボートの船長との交信内容と約4海里(M)前方に貨物船が錨泊していることを前直者から引き継いだ。</p> <p>船長Aは、単独当直を始めた直後から雨が強く降り出し、視界が悪くなったので、レーダー画面で自動車専用船、タグボート及び貨物船を確認した。</p> <p>船長Aは、06時25分ごろ、右舵を取って三田尻中関港に進入するため、自動操舵から手動操舵に切り替え、速力を落としながら入航していたところ、海上保安庁から、B船からA船と衝突したとの通報が入ったので、協力願いたいとの連絡を受けた。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃を全く感じておらず、A船の着岸後、外板を調べたが衝突の痕跡を認めることができなかった。</p> <p>海上保安官は、09時40分ごろから、A船の船体を調査し、左舷船首に付着していた破片及び塗料を採取して持ち帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、航海灯(白色の全周灯と両色灯)及び船尾の作業灯を点灯し、向島南方沖で刺し網漁を行っていた。</p> <p>B船は、船首を北西方に向け、船長Bが右舷船首にあるローラを使って、網を揚げていたところ、平成26年8月22日06時23分ごろ、A船の船首部とB船の船尾部が衝突した。</p> <p>船長Bは、A船の船名を確認し、衝突のあったことを海上保安庁に通報し、残りの網を揚げ、B船は僚船にえい航されて中関の船溜まりに帰った。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で腰を打ち、右恥骨骨折と診断された。 (付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 B船損傷部 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南南西、風力 2、視程 約1M 海象：潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：05時40分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、貨物倉のハッチ上に1段目は全部コンテナを積み、2段目は船橋楼前にだけに積んでいたもので、船首方に死角は生じていなかった。</p> <p>船長Aは、2台のレーダーを2Mレンジと4Mレンジとし、時々レ</p>

	<p>ンジを変えながら見ていたが、入港に備え、操舵室内で操船指令用のマイクを準備したり、雨合羽を着たりしていたので、連続した見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、B船に気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、事故後の事情聴取の際、海上保安官より、鑑定した塗料とB船の塗料が同種塗料であったと知らされた。</p> <p>船長Bは、揚げている網の漁獲物に意識を向けており、A船と衝突する直前までA船に気付かなかったので、回避行動を取ることができなかった。</p> <p>船長Bは、いつも操業している場所で漁をしており、三田尻中関港に入港する船は、少し離れた航路を通って来ていたので、B船の近くを航行して入港する船はないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、衝突直後にA船の左舷甲板上に乗組員の後ろ姿を見たが、A船の乗組員にB船に気付いた様子はなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用し、その上から雨合羽を着て、頭にはフードを被^{かぶ}っていた。</p> <p>B船は、レーダー反射器を備えていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、向島南方沖を三田尻中関港に向けて北西進中、単独で当直についていた船長Aが、入港の準備作業などを行い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行して衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、降雨で視界が悪くなった際、レーダー画面で自動車専用船、タグボート及び貨物船の映像を確認したものの、B船の映像を認めなかったため、前路に他船はいないものと思ったことから、入港の準備作業などを行っていたものと考えられる。なお、船長Aが、レーダー画面でB船の映像を認めなかった理由については、明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、向島南方沖で漂泊して揚網作業中、船長Bが漁獲物に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、至近に迫るまでA船に気付かずに同作業を続けて衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、三田尻中関港に入港する船が、操業場所から少し離れた航路を通って来ていたことから、B船の近くを航行して入港する船はないと思い、漁獲物に意識を向けていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bが、雨合羽のフードを頭に被っていたことから、接近するA船の音が聞こえなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、向島南方沖において、A船が北西進中、B船が漂泊して</p>

	<p>揚網作業中、船長Aが、入港の準備作業などを行い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、漁獲物に意識を向け、見張りを適切に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>
参考	<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">・ 状況に適した手段により、常時適切な見張りを行うこと。・ 小型船の船長は、レーダー反射器を準備し、できる限り、高い位置に取り付けることが望ましい。

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

(平成26年8月22日06時18分46秒~06時40分16秒)

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
06:18:46	11.6	33-57-50	131-34-31	304	305
06:20:36	11.5	33-58-02	131-34-10	304	304
06:21:45	11.7	33-58-10	131-33-57	306	307
06:22:47	11.6	33-58-17	131-33-45	303	306
06:23:16	11.7	33-58-20	131-33-39	305	307
06:24:16	11.8	33-58-27	131-33-28	303	304
06:25:17	11.9	33-58-33	131-33-16	304	308
06:26:17	11.8	33-58-41	131-33-05	310	312
06:27:16	11.1	33-58-48	131-32-55	319	319
06:28:19	10.0	33-58-57	131-32-47	341	345
06:29:13	8.9	33-59-05	131-32-45	001	004
06:30:36	8.6	33-59-17	131-32-48	023	023
06:32:57	7.7	33-59-32	131-33-01	036	034
06:35:05	7.6	33-59-46	131-33-12	036	035
06:40:16	4.1	34-00-12	131-33-36	039	040

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 B船損傷部

