

船舶事故調査報告書

平成27年7月30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29日 00時45分ごろ
発生場所	島根県浜田市浜田港 浜田漁港西内防波堤灯台から真方位032° 120m付近 （概位 北緯34° 53.76′ 東経132° 03.56′）
事故調査の経過	平成26年8月29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 漁船 第五あけぼの丸、75トン 129556、株式会社浜田あけぼの水産 27.05m (Lr) × 5.65m × 2.40m、鋼 ディーゼル機関、511kW、昭和62年7月22日 B 漁船 金比羅丸、19トン NS2-15627（漁船登録番号）、個人所有 19.13m (Lr) × 4.40m × 1.80m、FRP ディーゼル機関、573.70kW、昭和61年9月4日 第290-45124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 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年6月26日 免状交付年月日 平成23年6月20日 免状有効期間満了日 平成28年6月25日 B 船長B 男性 49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63年3月31日 免許証交付日 平成24年11月27日 （平成30年3月30日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷錨台に曲損及び船首部に擦過傷 B 主機関煙突及びレーダーストに曲損、右舷中央部外板に破口等
事故の経過	A船は、船長Aほか9人（日本国籍7人及びインドネシア共和国籍

	<p>2人)が乗り組み、山口県萩市見島西方沖で操業を行った後、浜田港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、単独の船橋当直につき、法定灯火を表示し、浜田港沖防波堤灯台北方で自動操舵から手動操舵に切り替え、浜田漁港沖防波堤灯台（以下防波堤灯台については、「浜田漁港」を省略する。）と西沖防波堤灯台との間に向けて約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進した。</p> <p>船長Aは、西沖防波堤灯台の北西方約150mのところ、約7knに減速し、西沖防波堤灯台の北方を通過したとき、レーダー画面に他船の映像が映っていなかったため、出航中の他船はいないものと思い、目視により西内防波堤灯台に注意を向けながら東北東進した。</p> <p>船長Aは、西内防波堤灯台北方付近において、針路を漁港ふ頭－5m岸壁の方向に転じるため、右舵約7°～8°を取り、右転を始めたところ、船首方約40mにB船のマスト灯を視認して衝突の危険を感じ、機関を中立運転として左舵を取ったが、平成26年8月29日00時45分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>A船は、その船首がB船の右舷中央部に突き刺さった状態となったが、船長Bの要請により後進してB船から離れ、自力で漁港ふ頭－5m岸壁に着岸後、船長Aが海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、法定灯火を表示し、長崎県対馬沖でいか一本釣り漁業を操業するため、浜田港を出航した。</p> <p>船長Bは、操舵室の右舷側にある踏み台の上に立ち、操舵室上部の開口部から顔を出して手動操舵により操船した。</p> <p>船長Bは、漁港ふ頭北方沖で港口に向けて左転し、針路を西方に定めたとき、船首方にA船の右舷灯、マスト灯及び作業灯を視認し、速力を約4knから約1knに減速した。</p> <p>船長Bは、A船がB船と右舷を対して通過するものと思い、西内防波堤灯台側に寄って出航する態勢で西進を続けていたところ、A船がB船に向かって右転を始め、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、直ちに乗組員及び船体の安全を確認したのち、B船はA船と離れ、自力で漁港ふ頭－5m岸壁に着岸した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で負傷し、着岸後、救急車で病院に搬送され、左下顎部切創と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船長として約14年の経験があり、A船には船長として約8年間乗船し、浜田港の出入港経験は豊富であった。</p> <p>船長Aは、これまでも01時00分ごろ浜田港に入港していたが、港内で他船と行き会うことがほとんどなかった。</p>

	<p>船長Bは、浜田港の昼間の出入港の経験は数回あったが、夜間の出入港の経験はほとんどなかった。</p> <p>船長Bは、これまで浜田港を出航する際、港内で他船と行き会ったことがなかったので、ふだん西内防波堤灯台側に寄って出航する態勢で西進していた。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、浜田港を東北東進して入航中、船長Aが、西内防波堤灯台に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、出航中のB船に気付かずに右転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面に他船の映像が映っていなかったことから、出航中の他船はいないものと思い、西内防波堤灯台に注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、浜田港を西進して出航中、船長Bが、A船の右舷灯を視認し、A船がB船と右舷を対して通過するものと思い、西内防波堤灯台側に寄って出航する態勢で西進を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の右舷灯を視認していたこと、及びふだん西内防波堤灯台側に寄って出航していたことから、A船と右舷を対して通過するものと思った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、浜田港において、A船が東北東進して入航中、B船が西進して出航中、船長Aが、西内防波堤灯台に注意を向け、見張りを適切に行わず、また、船長Bが、A船がB船と右舷を対して通過するものと思い、西内防波堤灯台側に寄って出航する態勢で西進を続けていたため、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>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"> ・ 港内では、安全な速力で航行し、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 狭い海域を通航する場合は、できる限り右寄りに航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

