

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第72号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年6月18日 09時40分ごろ
発生場所	播磨灘東部 尾崎港西防波堤灯台から真方位305° 5.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.22′ 東経134° 45.77′）
事故等調査の経過	平成26年6月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 引船 よしの、278トン 137074、関西港湾サービス株式会社 B パージ 7032、5,000トン（積トン数） なし、宗田造船株式会社 C 漁船 <sup>すみよし</sup> 住吉丸、4.9トン HG3-36304（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級海技士（航海） 航海士A、三級海技士（航海） C 船長C、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A なし B 左舷中央部外板に擦過傷 C 船首部ブルワーク及び外板に亀裂を伴う擦過傷
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、B船を左舷側に横抱きにして引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、航海士Aが、単独で船橋当直に当たり、播磨灘の推薦航路を真方位248°の針路及び約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により航行した。 航海士Aは、左舷船首方2～3M付近にC船を視認し、C船が漁船で停止しているように見えたので、このままの針路でC船とすれ違うことができると思い、目視及びレーダーによりC船の動静を確認しながら針路及び速力を保持して航行した。 航海士Aは、C船に左舷方700m付近まで近づいたとき、C船がA船引船列に向けて接近する態勢となっていたので、短音5回の汽笛信号及びサイレンを吹鳴したが、平成26年6月18日09時40分ごろ、B船の左舷中央部とC船の船首部とが衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、播磨灘航路第5号灯浮標付近

	<p>で、小型底びき網漁の2回目の操業を終え、船長Cが、操舵室後方の操縦場所において、周囲を見て航行の支障となる船舶がないことを確認した後、約3knの速力で自動操舵により、北東方に向けて3回目のえい網を開始した。</p> <p>船長Cは、船尾甲板で漁獲物の選別作業を行った後、水深に合わせてワイヤロープを出す作業中、右舷船首至近にA船引船列を認め、右舷一杯としたものの、C船とB船とが衝突した。</p> <p>A船及びC船は、互いの損傷状況及び負傷者の有無などの確認を行い、船長Aが海上保安庁に通報し、それぞれ自力で、A船は香川県小豆島町草壁港に入港し、C船は兵庫県淡路市尾崎漁港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 東南東、風速 約3m/s、視程 約4M</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>C船は、漁場を発進時、船長Cの操船位置から船首方を見た場合、操舵室による死角があった。</p>
<b>分析</b> 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>A なし、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、播磨灘の推薦航路付近を西南西進中、C船に左舷方700m付近まで近づいたとき、C船がA船引船列に向けて接近する態勢となっていたので、汽笛信号及びサイレンを吹鳴したものの、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、播磨灘の推薦航路付近において、えい網を開始する際、船長Cが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するA船引船列に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、播磨灘の推薦航路付近において、A船引船列が西南西進中、C船が北東進中、船長Cが、えい網を開始する際、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、右舷方から接近するA船引船列に気付くのが遅れ、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>
<b>参考</b>	<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>・ 停留状態から発進する際には、周囲の状況を確認し、また、操業中であっても、見張りを適切に行うこと。</li> </ul>