

船舶事故調査報告書

平成27年12月3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

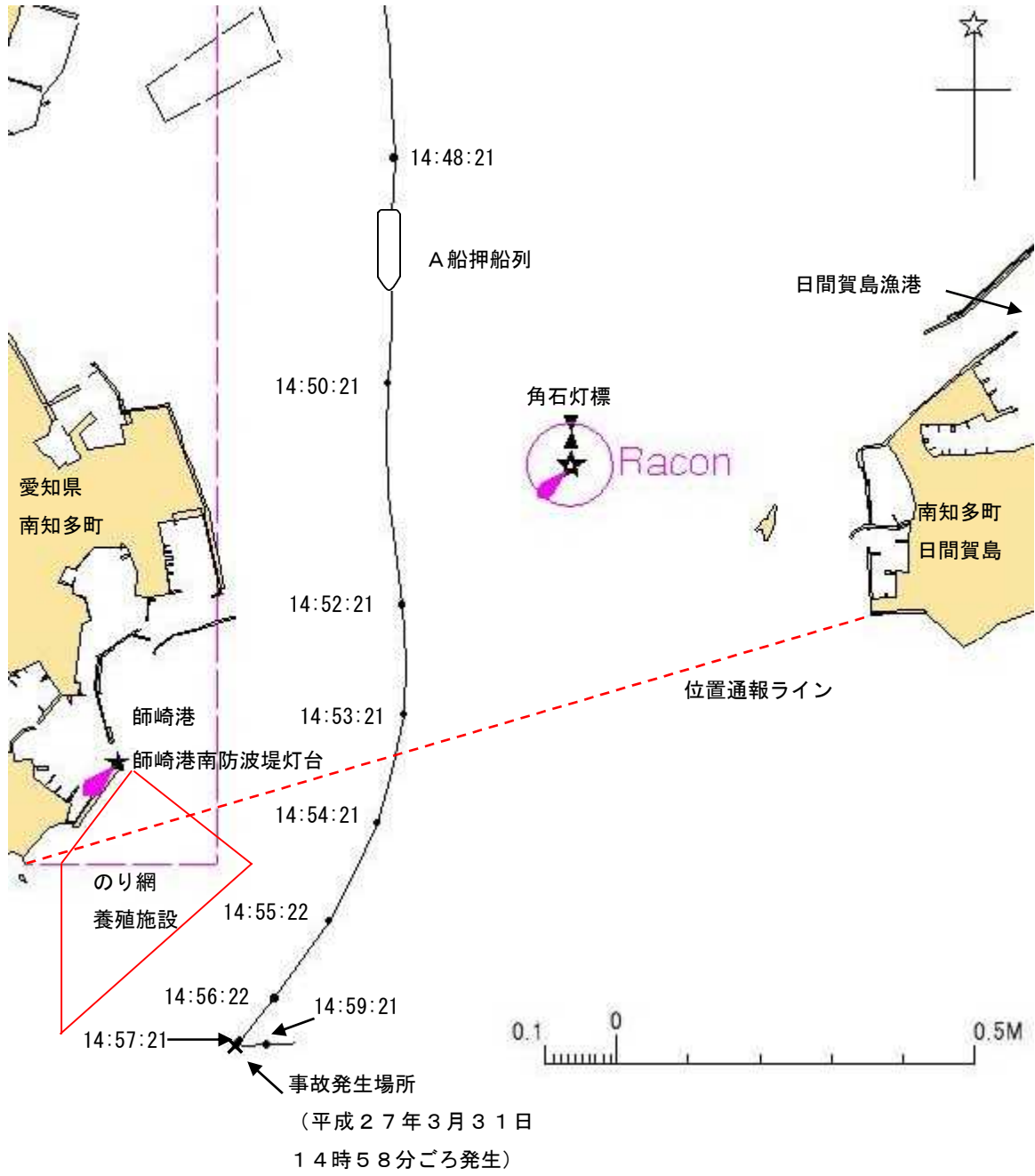
事故種類	衝突
発生日時	平成27年3月31日 14時58分ごろ
発生場所	愛知県南知多町師崎港南方沖 師崎港南防波堤灯台から真方位156°800m付近 （概位 北緯34°41.5′ 東経136°58.7′）
事故の概要	押船いせは、バージきょうえいと押船列を構成して南南西進中、また、漁船久栄丸は、南西進中、両船が衝突した。 久栄丸は、船長が死亡し、右舷船側部に擦過傷等を生じて転覆し、また、きょうえいは、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年4月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、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 押船 いせ、199トン 131573、株式会社商船三井内航、日本栄船株式会社、協同海運株式会社（船舶所有者）、協同海運株式会社（船舶管理人） 29.00m×9.20m×3.80m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成5年2月15日 B バージ きょうえい、2,132トン なし、協同海運株式会社 90.00m×18.00m×4.162m、鋼 機関なし、平成5年5月建造 C 漁船 久栄丸、4.96トン AC3-21016（漁船登録番号）、個人所有 11.39m（Lr）×2.63m×0.73m、FRP ディーゼル機関、127kW（動力漁船登録票による）、昭和50年5月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年11月21日 免状交付年月日 平成22年11月1日

	<p>免状有効期間満了日 平成27年11月16日</p> <p>C 船長C 男性 64歳</p> <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15日</p> <p>免許証交付日 平成26年7月22日 (平成32年2月28日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B なし</p> <p>C 死亡 1人(船長C)</p>
損傷	<p>A なし</p> <p>B 船首部に擦過傷</p> <p>C 右舷船側部に擦過傷、左舷船底部に破口、シューピースに凹損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5.3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 満潮時、海面水温 約12℃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士2人(以下「航海士A₁」及び「航海士A₂」という。)、甲板員Aほか3人が乗り組み、A船の船首部を空倉状態のB船の船尾凹部に嵌合して押船列(以下「A船押船列」という。)を構成し、衣浦港から出航して四日市港に向かった。</p> <p>A船押船列は、船長Aが航海士A₁及び航海士A₂と共に船橋当直につき、自動操舵により対地速力約9.6ノット(kn)で南進した。</p> <p>船長Aは、平成27年3月31日14時48分～49分ごろ、師崎港東方沖において、反航船と右舷対右舷で通過しようと針路を約170°(真方位、以下同じ。)として航行していたところ、角石灯標南方沖に認めた漂泊中の2隻のうちの1隻であるC船が南南西方へ動き始めたところを視認した。</p> <p>船長Aは、反航船が右舷正横を通過したときに針路を約180°として、MS位置通報ラインの通過を伊勢湾海上交通センターへ通報した後、師崎港南方沖ののり網養殖施設南東側に設置されたブイ(以下「本件ブイ」という。)に沿って航行するいつもの進路に戻そうと針路を約200°に変更したとき、左舷船首方にいたC船が針路を南西方へ変えてA船押船列に接近してくるのを認めた。</p> <p>船長Aは、本件ブイに沿って針路を約210°、更に約215°に変更しながら、C船の右舷方を通過できると思い、C船の動静を監視した。</p> <p>船長Aは、14時55分ごろ左舷船首約10°のC船が針路を変えることがなく更にA船押船列の船首方の死角付近まで接近したのを認め、電子ホーンで短音数回を鳴らしたが、C船が方位は変わらずに船首方の死角に入って見えなくなったので、両舷主機を停止し、続いて全速力後進にかけ、手動操舵により右舵を取った。</p> <p>船長Aは、14時58分ごろ、全速力後進をかけ続け、前進行きあ</p>

	<p>しが僅かとなったとき、航海士A₂から海面上に船長Cを認めたことを聞き、その後、右舷後方約50mに転覆したC船及び船長Cを認めてC船と衝突したことを知り、C船に近づけようと船首を右へ回頭させた。</p> <p>船長Aは、15時03分ごろ海上保安庁へ本事故の発生を通報したが、その後、船長Cの姿が見えなくなった。</p> <p>B船の船首に移動したA船の乗組員は、付近の漁船に船長C搜索の協力を依頼した。</p> <p>A船押船列は、C船が所属する漁業協同組合等の漁船及び巡視船艇と船長Cの搜索を行ったものの、21時05分ごろ搜索を一旦中断して錨泊し、4月1日早朝から搜索を再開して08時ごろまで搜索を続けた後、海上保安庁の指示により衣浦港に戻った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、3月31日14時30分ごろ日間賀島漁港を出発し、師崎港南方沖において、A船と衝突した。</p> <p>C船の僚船船長は、角石灯標の南南東方沖で漂泊して釣りをを行い、その北方に流された後、船首を南方へ向けたところ、A船押船列が向きを変えているのを見て、直前にA船押船列が音響信号を鳴らしていたことを思い出し、A船押船列の付近を双眼鏡で見たところ、転覆したC船を認め、そのことを所属の漁業協同組合に連絡した。</p> <p>船長Cは、所属漁業協同組合等の漁船、海上保安庁の巡視船艇及び航空機による搜索が行われたものの、発見されなかった。</p> <p>C船は、所属漁業協同組合の漁船に師崎港までえい航され、作業船で陸揚げされた。</p> <p>船長Cは、5月17日13時30分ごろ愛知県西尾市佐久島海岸の岩場で発見され、死因は不明と検案された。</p> <p>(付図1 A船の航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船押船列は、四日市港で積んだ石炭を衣浦港で揚げる作業を月20回程度繰り返していた。</p> <p>B船は、衣浦港において、空倉でバラストタンクに約2,600tの海水を張り、喫水が、船首約3.2m、船尾約3.6mであった。</p> <p>船長Aは、A船の船橋から空倉状態のB船を見ると、A船押船列の船首方に約400mの死角が生じることを知っていた。</p> <p>甲板員Aは、B船の後部居住区にいて、音響信号を聞き、急な減速を感じてB船の船尾甲板に出たとき、B船の右舷方から人の叫ぶ声を聞いて移動し、右舷方の海面に転覆したC船と漂流している船長Cを認め、その後、救命浮環を持った航海士A₂を見て、手伝うためにA船に移動した。</p> <p>航海士A₂は、C船が船首死角に入ったとき、操舵室から左舷側へ移動したが、C船が見えず、B船の船尾にいた甲板員Aが右舷方を示</p>

	<p>したのを見て右舷側に移動し、C船及び船長Cを認めたことを船長へ報告した後、操舵室の右舷船尾に備え付けた救命浮環を取りに行ったときには、救命浮環を投げても届かない距離まで船長Cが離れていた。</p> <p>船長Aは、約13年間のA船の船長経験を有していた。</p> <p>僚船船長は、船首を北方に向けて漂泊中、角石灯標の南方沖を師崎港南方沖に向けて航行するC船を認め、その後、僚船の左舷方を通過したA船押船列から音響信号が聞こえて左舷船尾方へ振り向いたとき、A船押船列とC船とが接近する状況を見た。</p> <p>C船は、陸揚げされた際、操舵室のクラッチレバーが前進の位置に投入され、舵板が中央の位置であり、救命胴衣が操舵室で発見された。</p> <p>C船は、小型機船底びき網操業許可証の操業区域が伊勢湾であり、船長Cは、約50年前から底引き網漁を行っていた。</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 なし、C 不明 A なし、B なし、C 不明 A なし、B なし、C 不明</p> <p>A船押船列は、師崎港南方沖において、船長Aが、本件ブイに沿って左舷船首方のC船を追い越す態勢で南南西進中、C船の右舷方を通過できると思い、C船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、C船との衝突を避けるための動作をとる時機が遅れ、音響信号を行い、両舷機を後進にかけて右舵を取ったものの、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件ブイに沿って右転を繰り返したことから、C船の右舷方を通過できるものと思った可能性があると考えられる。</p> <p>C船は、角石灯標南方沖から師崎港南方に向けて南西進中、A船押船列と衝突したものと考えられるが、衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、師崎港南方沖において、A船押船列が南南西進中、C船が南西進中、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"> ・他船と接近する場合にはその動静を適切に監視するとともに、適切な時機に注意を喚起する信号等の措置をとること。 ・救命胴衣を適切に着用すること。

付図1 A船の航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
14:48:21	34-42-43.0	136-58-57.8	180	9.4
14:50:21	34-42-24.1	136-58-57.2	183.3	9.5
14:52:21	34-42-05.4	136-58-58.6	173	9.6
14:53:22	34-41-56.1	136-58-58.8	186.4	9.3
14:54:21	34-41-47.1	136-58-56.0	201.3	9.3
14:55:22	34-41-38.7	136-58-51.1	211.9	9.3
14:56:22	34-41-32.2	136-58-45.6	211.6	6
14:57:21	34-41-28.7	136-58-42.1	235.8	2.7
14:58:21	34-41-28.3	136-58-41.6	114.5	0.9
14:59:51	34-41-28.3	136-58-44.9	87.4	1.7

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。