

船舶事故調査報告書

平成28年1月28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7月30日 17時32分ごろ
発生場所	山口県佐合ノ瀬戸 亀岩灯標から真方位262° 620m付近 （概位 北緯33° 51.7′ 東経132° 04.1′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船協和丸は、東進中、また、漁船瀬戸内丸は、南西進中、両船が衝突した。 協和丸は、左舷中央部に擦過傷を生じ、また、瀬戸内丸は、船首部に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月3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 液体化学薬品ばら積船 協和丸、343トン 135923、株式会社菅原ジェネラリスト 52.83m×9.00m×4.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年1月29日 B 漁船 瀬戸内丸、4.99トン YG3-42510（漁船登録番号）、個人所有 10.57m（Lr）×2.60m×0.83m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和53年1月4日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成14年1月15日 免状交付年月日 平成23年8月26日 免状有効期間満了日 平成29年1月14日 航海士A 男性 44歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成23年2月10日 免状交付年月日 平成23年2月10日 免状有効期間満了日 平成28年2月9日 B 船長B 男性 66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50年10月22日 免許証交付日 平成27年7月3日 (平成32年10月10日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首船底部に凹損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好、気温 約31℃（柳井） 海象：潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが単独の船橋当直につき、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により山口県平生町佐合島の西方沖を南東進した。</p> <p>航海士Aは、操舵スタンドの後ろに立ち、佐合島南西方沖で針路設定ダイヤルを操作して真針路077°に設定したところ、左舷船首方に連なって南西進する漁船3隻を視認し、自動操舵から手動操舵に切り換えた。</p> <p>航海士Aは、A船が保持船の立場であり、いずれ漁船3隻が針路を変えてA船を避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けていたところ、接近する漁船3隻の針路及び速力に変化が見られないので、汽笛で長音を2回吹鳴してA船の存在を知らせた。</p> <p>航海士Aは、後続の漁船2隻が針路を右に変えるのを認めたが、前方を航行するB船が針路及び速力を変えずに間近に接近したので、短音を急速に5回以上鳴らしたものの、B船が針路及び速力に変化がないまま至近に接近したので、衝突の危険を感じ、右舵一杯を取り、主機を微速力後進とした。</p> <p>A船は、平成27年7月30日17時32分ごろ、佐合ノ瀬戸において、その左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aが吹鳴した汽笛音を聞いて昇橋し、B船と衝突したことを知り、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、本事故発生場所付近に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、僚船2隻と山口県平生町佐賀漁港を出港し、約8knの速力で自動操舵により南西進した。</p> <p>船長Bは、操舵室の外に立って操船をしていたとき、前方を見たところ、他の船舶を見掛けなかったので、航行の支障となる船舶はいないものと思い、操舵室の左舷側で左舷方を向いてしゃがんだ姿勢で南西進した。</p> <p>船長Bは、南西進を続けていたとき、異音が聞こえたので、機関室から聞こえるものと思い、操舵室の右舷側の出入口から機関室をのぞき見たが、異常が見られず、ふと顔を上げて船首方を見たところ、船</p>

	<p>首至近にA船を認めた。</p> <p>B船は、船長BがA船との衝突を避けようと主機を全速力後進にしたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、本事故後、自力で帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、レーダーを1.5海里レンジとして、オフセンターを使用し、エコートレイルを表示させていた。</p> <p>船長Bは、本事故当日、暑かったので涼もうと思い、操舵室の左舷側の日陰でしゃがんでいた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、体調に異常はなかった。</p> <p>船長Bは、本事故後、B船の後方を航行していた僚船の船長からA船の存在を知らせるために漁業無線でB船を呼び出していたと言われ、漁業無線のスピーカーが操舵室の上方で右舷船尾方に向けて設置されていたので気付かなかったのではないかと思った。</p>
分析 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 あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、佐合ノ瀬戸を東進中、航海士Aが、左舷船首方から接近するB船を認め、いずれB船がA船を避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続け、衝突を避ける動作が遅れたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、A船が横切り船の航法における保持船の立場であったことから、いずれB船が針路を変えてA船を避航するものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、佐合ノ瀬戸を南西進中、船長Bが、前方に航行の支障となる船舶はいないものと思い、操舵室の左舷側で左舷方を向いてしゃがんだ姿勢で右舷方の見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前方を見たところ、他の船舶を見掛けなかったことから、航行の支障となる船舶はいないものと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、佐合ノ瀬戸において、A船が東進中、B船が南西進中、航海士Aが、左舷船首方から接近するB船を認め、いずれB船がA船を避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続け、衝突を避ける動作が遅れ、また、船長Bが、前方に航行の支障となる船舶はいないものと思い、操舵室の左舷側で左舷方を向いてしゃがんだ姿勢で右舷方の見張りを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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 常時適切な見張りを行うこと。・ 他船の避航動作に疑問があるときには、早期に警告信号を行い、衝突を避けるための最善の動作をとること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

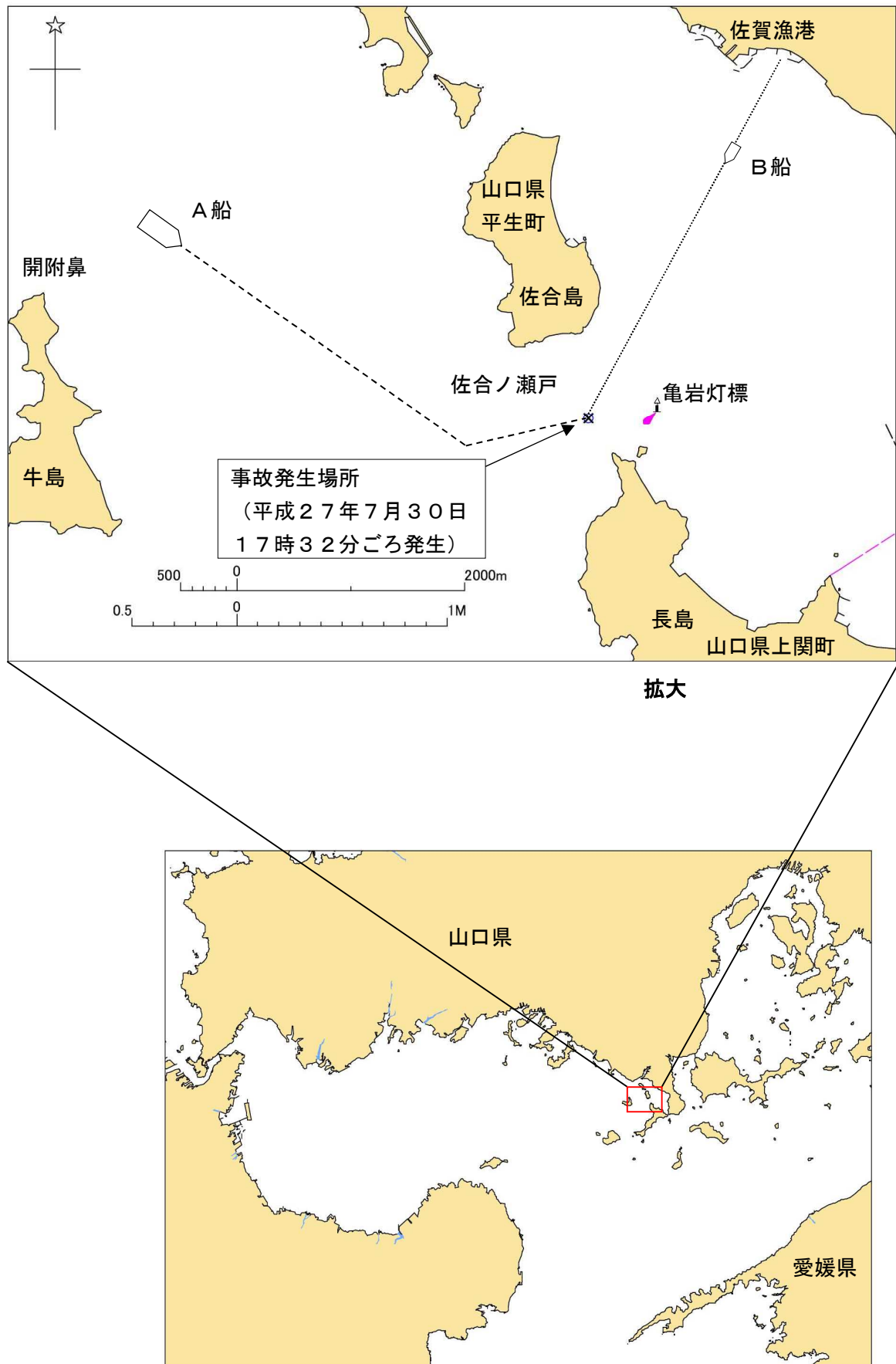


写真1 B船

