

船舶事故調査報告書

平成28年4月21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12月28日 08時30分ごろ
発生場所	和歌山県由良町海鹿島 ^{あしか} 北西方沖 紀伊海鹿島灯標から真方位320° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯33°59.7′ 東経135°02.6′）
事故の概要	貨物船第八よし丸は、南進中、また、漁船 ^{よしりょう} 喜漁丸は、えい網しながら南西進中、両船が衝突した。 喜漁丸は、船長が負傷し、右舷中央部外板に亀裂等を生じ、また、第八よし丸は、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成26年12月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第八よし丸、299トン 135301、大成海運有限会社 59.71m (Lr) × 10.50m × 6.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年6月5日 B 漁船 喜漁丸、4.9トン WK3-19207（漁船登録番号）、個人所有 10.94m (Lr) × 2.96m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、80kW（動力漁船登録票による）、昭和60年2月14日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成3年12月6日 免状交付年月日 平成23年8月10日 免状有効期間満了日 平成29年2月18日 機関長A 男性 71歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和41年7月8日 免状交付年月日 平成23年2月15日 免状有効期間満了日 平成28年6月21日 B 船長B 男性 52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58年3月25日 免許証交付日 平成25年2月19日 (平成30年3月22日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 重傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部外板に亀裂、操舵室が倒壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか2人が乗り組み、平成26年12月28日04時10分ごろ、阪神港を出港し、船長Aが出港操船に続いて船橋当直につき、3Mレンジとしたレーダーを使用し、約178°(真方位、以下同じ。)の針路及び約10.9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により愛知県名古屋港に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、08時20分ごろ、機関長Aが、食事交代のために昇橋して来たので、機関長Aが船橋当直に慣れている上に、視界も良く波もなく、付近に航行の支障となる他船もいなかったため、機関長Aに船橋当直を任せることとして降橋し、食堂で朝食をとった。</p> <p>機関長Aは、単独で操舵スタンドの後方で見張りに当たり、針路線の右舷方で操業中の漁船に目を向けるなどして船橋当直を行い、08時45分ごろ、食事を終えて操舵室に戻って来た船長Aと共に見張りを続けていたところ、追走してきた漁船からB船と衝突したことを知らされ、主機を停止した。</p> <p>A船は、その後、海上保安庁の指示により、和歌山県田辺市田辺港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、08時02分ごろ海鹿島北西方沖を、自動操舵により約4.3knの速力で南西進し、5回目の底引き網漁のえい網を始めると同時に船首甲板で魚の選別作業を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが、08時28分ごろ操舵室に戻って揚網の準備を行っていたところ、08時30分ごろA船と衝突した。</p> <p>B船は、衝突時、船尾が上がり、船首が下がるようにして左舷側から転覆し、船長Bが、操舵室から脱出して船底に這い上がった。</p> <p>本事故発生場所付近で操業中の僚船(以下「C船」という。)は、B船の転覆に気付き、付近を南進中のA船を双眼鏡で確認した後、船長Bを救助し、僚船に無線で本事故の発生を知らせるとともに海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Bは、C船で和歌山県和歌山市雑賀崎漁港に戻り、待機していた救急車で病院に搬送され、第2腰椎圧迫骨折、右頭部挫創と診断さ</p>

	<p>れた。</p> <p>B船は、所属する漁業協同組合が手配した台船に引き揚げられ、和歌山県日高港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、機関長Aが、六級海技士（航海）以上の免許を有しておらず、単独で船橋当直を行うことができないことを知っていた。</p> <p>機関長Aは、船長からレーダーに船が映っていないと言われて船橋当直についた。</p> <p>機関長Aは、右舷船首方の漁船を見ていたのは、約6分間ではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船は、黒色の鼓形の形象物を表示していた。</p> <p>船長Bは、GPSでえい網開始時刻などを確認していた。</p> <p>船長Bは、魚の選別作業後、船首甲板から左舷側を通って操舵室に戻ったので、右舷方から接近するA船に気付かなかったものと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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、海鹿島北西方沖を南進中、機関長Aが、右舷船首方の操業中の漁船を見ていて左舷方の見張りを行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関長Aは、船長から船橋当直を任された際、3Mレンジのレーダーに船が映っておらず、付近に航行の支障となる他船はいないと引き継いだことから、右舷船首方の操業中の漁船を見ていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、付近に航行の支障となる他船を認めなかったことから、食事をとる間、六級海技士（航海）以上の免許を有していない機関長Aに単独で船橋当直を任せたものと考えられる。</p> <p>両船の運航状況から、船長Aが機関長Aに船橋当直を任せる際、左舷方にB船を認め得る状況にあった可能性があると考えられるが、見張りの状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Aは、機関長Aが六級海技士（航海）以上の免許を有していなかったことから、機関長Aに単独で船橋当直を行わせてはならなかった。</p> <p>B船は、海鹿島北西方沖をえい網しながら南西進中、船長Bが、魚の選別作業等をしていて右舷方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船に気付かず、A船と衝突したものと</p>

	考えられる。
原因	<p>本事故は、海鹿島北西方沖において、A船が南進中、B船がえい網しながら南西進中、機関長Aが、右舷船首方の操業中の漁船を見ていて左舷方の見張りを行っておらず、また、船長Bが、魚の選別作業等をしていて右舷方の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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 内航及び外航船の船橋当直には、常に六級海技士（航海）以上の海技免状を持つ船員が1人以上当直しなければならない。

付図1 事故発生経過概略図

