

船舶事故調査報告書

平成29年9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29年4月5日 13時30分ごろ
発生場所	高知県室戸市室戸岬北東方沖 室戸岬灯台から真方位046°15.5海里（M）付近 （概位 北緯33°25.6′ 東経134°23.9′）
事故の概要	押船マリンは、バージマリン18と押船列を構成して南西進中、また、漁船松栄丸は、北西進中、マリン18と松栄丸とが衝突した。 マリン18は、左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、また、松栄丸は、船首部に圧壊等を生じた。
事故調査の経過	平成29年4月13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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 マリン、414トン 136556、株式会社千石 26.54m×17.65m×7.53m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成13年2月24日 B バージ マリン18、3,895トン なし、株式会社千石 107.88m×20.00m×7.00m、鋼 機関なし、平成13年（建造） C 漁船 松栄丸、7.9トン KO2-6023（漁船登録番号）、個人所有 11.99m（Lr）×3.61m×1.53m、FRP ディーゼル機関、220.60kW、昭和62年2月26日 第280-21578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 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年7月4日 免状交付年月日 平成27年2月5日 免状有効期間満了日 平成32年7月3日

	<p>航海士A 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年2月13日 免状交付年月日 平成27年10月5日 免状有効期間満了日 平成33年2月12日</p> <p>C 船長C 男性 70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50年3月20日 免許証交付日 平成26年7月28日 （平成31年12月7日まで有効）</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし</p> <p>B 左舷船尾部外板に擦過傷</p> <p>C 船首部に圧壊等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波向 南、波高 約1.0～1.5m</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、船首部をB船の船尾部に嵌合して全長約116mの押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、高知県須崎市須崎港に向けて阪神港大阪区を出港した。</p> <p>A船押船列は、航海士Aが、平成29年4月5日10時00分ごろから単独で船橋当直につき、自動操舵により針路約220°（真方位）、約11.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で室戸岬北東方沖を航行した。</p> <p>航海士Aは、目視及び6Mレンジとしたレーダーにより見張りを行っていたところ、左舷船首45°3M付近にC船を含む約3～4隻の小型漁船群が陸岸に向けて北西進している映像を認め、A船押船列の前路を右方に横切る態勢であることを確認した。</p> <p>航海士Aは、レーダーを徐々に短距離レンジに切り替えながら見張りを行っていたところ、C船以外の漁船が右転するなどしてA船押船列の船尾方を通過することを確認する一方、C船の方位に変化が認められない状態であったものの、A船押船列が保持船であるので、いずれC船も他の漁船と同様にA船押船列を避航するものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、C船が左舷船首方0.5M付近に接近した際、手動操舵に切り替えてC船に対して汽笛で長音を2回吹鳴したものの、C船の方位変化が認められずに左舷船首方100～200m付近に接近したことを認めた。</p> <p>A船押船列は、航海士Aが、C船の船尾方を航過しようと左舵5°を取った後、更に左舵5°を取ったものの、13時30分ごろ、B船</p>

	<p>の左舷船尾部とC船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃を感じて昇橋し、航海士Aに負傷者の有無及び損傷状況を確認するよう指示した後、携帯電話で船舶所有者及び海上保安庁に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船押船列は、事故発生場所で漂泊した後、海上保安庁の指示により、21時00分ごろ須崎港に入港した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、室戸岬東南東方沖において、めだい一本釣り漁を終え、高知県東洋町^{かんのうら}甲浦港に向けて約8knの速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>船長Cは、漁場を出発後、後部甲板の操舵室出入口付近に立ち、目視により周囲の見張りを行っていたが、何もしないと時間がもったいなく、同甲板上に置いた箱に腰を掛けて左舷側を向いた姿勢で、翌日の操業時に使用する漁具の準備作業を始めた。</p> <p>船長Cは、ふだんから土佐黒潮牧場15号施設灯付近を航行する船舶が多いことを知っていたので、周囲の見張りを行いながら、適宜、休憩をとっていたものの、同施設灯を通過後、航行する船舶が少ない海域に達し、また、周囲に他船を認めなかったため、航行の支障となる船舶はいないものと思いき、漁具の準備作業を再開することとした。</p> <p>船長Cは、箱に腰を掛けた姿勢で作業を続けていたところ、突然、衝撃を受けて操舵室内に飛ばされた後、すぐに機関を中立として周囲を確認したところ、A船押船列と衝突したことを知った。</p> <p>船長Cは、浸水の有無を確認し、所属する漁業協同組合及び海上保安庁への本事故発生時の連絡を船長Aに依頼した後、来援した僚船に伴走されて甲浦港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、ふだん、小型漁船が直前で避航することを何度も経験していたので、本事故当時もいずれC船が避航するものと思いき、見張りを続けていた。</p> <p>船長Cは、C船にレーダーが装備されていたが、レーダーアンテナに不具合があり、ふだんから使用していなかった。</p> <p>船長Cは、本事故発生前にA船押船列が吹鳴した汽笛音が聞こえなかった。</p> <p>船長Cは、本事故当時、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、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船押船列は、室戸岬北東方沖を南西進中、航海士Aが、左舷船首方から接近するC船の方位に明確な変化が認められず、汽笛を吹鳴した後、依然としてC船が避航の気配を示さないまま接近することを認</p>

	<p>めたものの、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、衝突を避けるための動作をとる時機を失し、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、A船押船列が保持船であり、いずれC船も他の漁船と同様にA船押船列を避航するものと思ったことから、針路及び速力を保持して航行を続けたものと考えられる。</p> <p>C船は、室戸岬北東方沖を北西進中、船長Cが、操舵室出入口付近で箱に腰を掛け、左舷側を向いた姿勢で漁具の準備作業を行い、見張りを行っていなかったことから、右舷船首方のA船押船列に気付かずに航行を続け、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、航行する船舶が少ない海域に達し、また、周囲に他船を認めなかったことから、航行の支障となる船舶はいないものと思い、漁具の準備作業を行っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、室戸岬北東方沖において、A船押船列が南西進中、C船が北西進中、航海士Aが、左舷船首方から接近するC船の方位に明確な変化が認められず、汽笛を吹鳴した後、依然としてC船が避航の気配を示さないまま接近することを認めたものの、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Cが、漁具の準備作業を行い、見張りを行っていなかったため、両船が衝突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及び被害の軽減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。 ・ 衝突を避けるための動作は、十分に余裕のある時機に大きく行うこと。 ・ 海上衝突予防法などにに基づき適切に音響信号を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

