

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

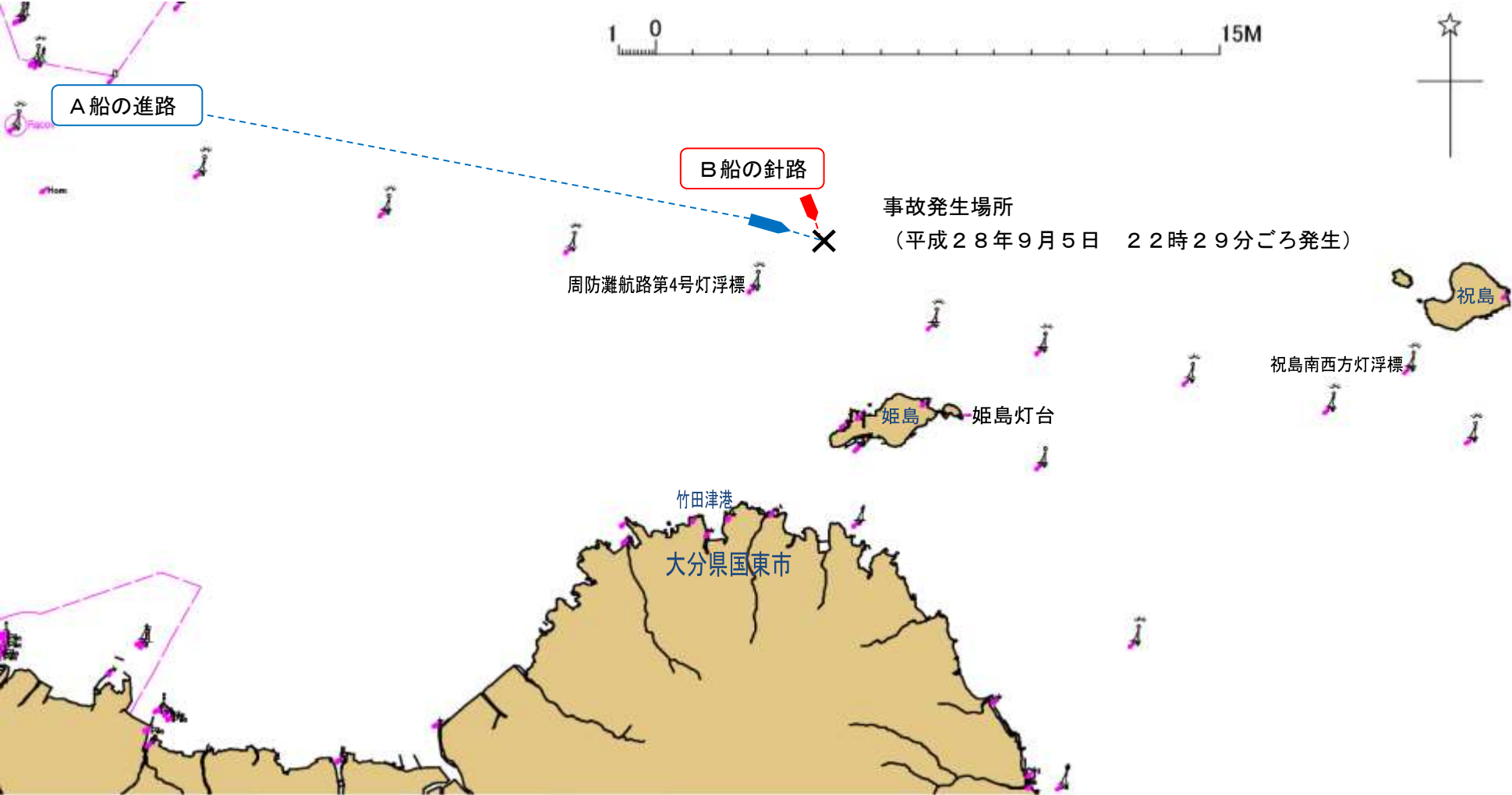
事故種類	衝突
発生日時	平成28年9月5日 22時29分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島北北西方沖 姫島灯台から真方位322° 5.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 48.5′ 東経131° 37.6′）
事故の概要	貨物船第二十二金栄丸 ^{きんえい} は、東南東進中、また、漁船日の出丸 ^{ひで} は、南南東進中、両船が衝突した。 日の出丸は、船長及び甲板員が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、また、第二十二金栄丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年9月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者か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 第二十二金栄丸、699トン 132482、片山汽船有限公司（船舶所有者）、マリンジャパン株式会社（船舶借入人） 82.80m×12.70m×7.55m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年12月 B 漁船 日の出丸、4.8トン OT3-8791（漁船登録番号）、個人所有 10.75m（Lr）×2.96m×0.88m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和59年1月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年2月20日 免状交付年月日 平成26年4月1日 免状有効期間満了日 平成31年3月31日 B 船長B 男性 62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12月26日 免許証交付日 平成27年6月9日 （平成32年8月8日まで有効）

	<p>甲板員B 男性 58歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 昭和60年3月28日</p> <p>免許証交付日 平成26年5月26日</p> <p>(平成32年3月27日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 重傷 2人(船長B及び甲板員B)</p>
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B 右舷中央部外板に破口、右舷船首部から中央部に掛けての舷縁前部に破損、主機等の濡損(全損)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、^{せん}銑鉄約1,150tを積載し、平成28年9月5日22時00分ごろ法定灯火を表示し、姫島北西方沖を約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)、針路102°(真方位、以下同じ。)で自動操舵により航行していた。</p> <p>A船は、船長Aが、単独で当直に当たり、レーダーを3Mレンジ、エコートレイルを真方位表示で1分間、ノースアップ(レーダー画面の真上が真北方向となる表示方法)及びオフセンターにより前方約5Mまで映る設定で使用するとともに目視による見張りを行っていたところ、左舷前方約5Mに約6隻の漁船が操業しており、左舷船首方約2Mに1隻の同航する漁船を認めた。</p> <p>船長Aは、同航する漁船がA船よりも遅いことを確認し、同漁船と距離を離して航過するつもりで、自動操舵により針路を右に転じて107°とした。</p> <p>船長Aは、変針後、同航する漁船が徐々に離れていることをレーダーで確認し、同漁船との距離が約1Mになった頃、現在の針路で航行を続ければ安全に追い越すことができると思い、また、前路に航行の支障となる船舶を見掛けなかったため、レーダー画面を見ながら12Mレンジの設定として祝島南西方^{いわい}灯浮標まで約16Mであることを確認した。</p> <p>船長Aは、22時29分ごろ姫島北北西方沖でレーダーを再び3Mレンジの設定に戻して前方を見たところ、左舷船首付近に灯光があることに気付き、回避のため手動操舵に切り替えて右舷15°を取って右転中、船橋左舷側に移動して同灯光の状況を確認しようとしたところ、小型船の白い船底部を認めた。</p> <p>船長Aは、B船と衝突したものだと思ったので、直ちに機関を中立運転及び舵中央とし、全乗組員に救助作業を行う旨を知らせた。</p> <p>船長Aは、A船を左転させてB船の救助に向かいながら本事故の発生を海上保安庁に通報し、探照灯でB船を照射しながらA船の船首部</p>

	<p>をB船の至近に寄せ、船首部に配置した乗組員3人にB船の救助作業を指示した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、法定灯火を表示し、姫島北北西方沖（周防灘航路第4号灯浮標北東方沖）において5回目のえい網作業を終え、22時17分ごろ船尾の櫓（船尾デリック）に設置された作業灯を点けて底引き網の揚網作業を開始し、揚網後に停船して袋網（底引き網先端の漁獲物が入る網）を航行しながら洗浄する目的で、船尾の櫓に底引き網を吊り下げて袋網を船尾舷縁から海面に浸けた。</p> <p>B船は、甲板員Bが、周囲の見張りを行ったところ、接近する他船を見掛けなかったため、作業灯を点けた状態で船首を南南東方に向けてリモコン装置により前進を開始した。</p> <p>B船は、前進を開始した後、船長Bが右舷船尾に座り、甲板員Bが操舵室後部で操船に当たって約5knまで増速した後、船首を6回目の操業場所に向ける目的で、手動操舵により右転しようと右舷方を見たところ、右舷正横の至近にA船を見た直後、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突し、左舷側に転覆した。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、転覆したB船の船底に掴まっていたところ、A船が、救助のために接近して左舷船首部からジャコブスラダーを降ろしたので、B船から同ジャコブスラダーまで泳ぎ着いたものの、疲れて昇ることができなかった。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、A船の船尾方において本事故の発生に気付いたガット船から降ろされた救助艇により救助され、ガット船に移乗した後、来援した巡視船により大分県国東市竹田津港に移送されて救急車で病院に搬送され、船長Bが誤嚥性肺炎により2週間、甲板員Bが外傷性頸部症候群、左殿部痛、右足等の挫創と診断されて7週間それぞれ入院した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、祝島南西方灯浮標までの距離を測る際、遠距離レンジに設定したレーダー画面を見ており、レーダーを近距離レンジに切り替えるなどして周囲の見張りを行っていなかったため、左舷方からB船が接近してきたことに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故の発生前に見た同航する漁船と、B船とが同じ漁船であるかどうか分からないと本事故後に思った。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A船は、姫島北北西方沖を東南東進中、船橋当直中の船長Aが、遠距離レンジに設定したレーダー画面を見ていて、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付かず航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方を同航する漁船を安全に追い越すことができると思い、また、前路に航行の支障となる船舶を見掛けなかったことから、レーダーを近距離レンジに切り替えるなどして周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、姫島北北西方沖で航行しながら袋網の洗浄を開始する際、操船に当たっていた甲板員Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷後方から接近するA船に気付かずに南南東進し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、船尾デリックの作業灯を点けていたことから、右舷後方から接近するA船の灯火に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、姫島北北西方沖において、A船が東南東進中、B船が南南東進中、船長A及び甲板員Bが、共に周囲の見張りを適切に行っていなかったため、接近する相手船に気付かずに航行し、両船が衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 見張りの妨げとなる灯火等を使用しないこと。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

