

船舶事故調査報告書

平成29年1月19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9月24日 18時52分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市地ノ島南方沖 田倉埼灯台から真方位289° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 16.3′ 東経135° 02.2′）
事故の概要	貨物船第五大運丸は、北北東進中、また、作業船初島丸は、給水船給水丸をえい航して南南東進中、第五大運丸と給水丸とが衝突した。 第五大運丸は、船首部に擦過傷を生じ、また、給水丸は、右舷外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年10月5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 貨物船 第五大運丸、250トン 140477、有限会社大運丸 63.02m×10.00m×5.55m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成19年1月 B 作業船 初島丸、19トン 252-26593和歌山、島本海運株式会社 16.50m×4.80m×1.70m、鋼 ディーゼル機関2基、957kW（合計）、平成25年8月29日 C 給水船 給水丸、96.42トン 125062、下津港湾給水株式会社 24.92m（Lr）×5.40m×2.50m、鋼 ディーゼル機関、147kW、昭和55年9月
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 72歳 六級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成18年10月19日 免状交付年月日 平成22年12月16日 免状有効期間満了日 平成28年3月26日

	<p>B 船長B 男性 61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61年11月21日 免許証交付日 平成24年7月2日 (平成29年7月2日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 66歳 六級海技士(航海) 免許年月日 平成8年11月18日 免状交付年月日 平成25年7月9日 免状有効期間満了日 平成30年7月16日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部に擦過傷 B なし C 右舷外板に凹損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：17時55分ごろ(和歌山)</p>
事故の経過	<p>A船は、法定灯火を表示し、地ノ島南方沖を加太瀬戸に向けて約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北北東進中、航海士Aが、手動操舵で単独の船橋当直に当たっていたところ、左舷船首方にB船の白灯を認め、B船がA船の進路を避けると思い、航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船が接近するので、探照灯を照射するとともに左舵を取り、B船の船尾方を通過しようとしたところ、船首方至近にC船を認め、機関を全速力後進にかけたが、平成27年9月24日18時52分ごろA船の船首部とC船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船体中央部のトーイングフックにC船の船首から出されたえい航索(直径約20mm、長さ約40m)を掛けて全長約60mの引船列(以下「B船引船列」という。)を構成し、マスト頂部に白色の全周灯1個、マスト灯1個、舷灯1対、船尾灯1個及び引き船灯1個を表示し、和歌山県和歌山下津港<small>しもつ</small>に向けて地ノ島南方沖を約9knの速力で南南東進した。</p> <p>B船は、船長Bが、手動操舵で単独の船橋当直に当たっていたところ、右舷約30°方向にA船の紅灯1個を認め、A船の船尾方を通過できるとして同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>船長Bは、A船が近くに見えたので、右舵一杯としたところ、えい航索が切断したのを認めた。</p> <p>C船は、主機及び発電機の故障により、法定灯火を表示できず、B船にえい航されて地ノ島南方沖を南南東進中、船長Cが右舷前方に接近するA船の灯火を認めたが、えい航索が切断したので同じ針路で航</p>

	<p>行し、A船と衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが損傷状況を確認して航行可能と判断し、えい航索をつなぎ直してB船にえい航され、和歌山下津港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、レーダーを装備し、本事故当時、作動させていた。</p> <p>B船は、交通船兼作業船であり、流出油防除の目的で操舵室天板上に射水装置を、船体中央部にオイルフェンスの展張用としてえい引能力7tfのトーイングフックをそれぞれ設備していた。</p> <p>B船は、引き船灯1個を設備していたので、マスト上部に設置されていた停泊灯(全周灯)と共に表示してC船をえい航することとした。</p> <p>B船は、探照灯等でえい航索を照射していなかった。</p> <p>C船は、マスト上部に懐中電灯1個を取り付けて点灯していた。</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、C なし</p> <p>A なし、B あり、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、地ノ島南方沖において北北東進中、航海士Aが、B船を視認した際、B船がA船の進路を避けると思い、レーダーを用いて見張りを適切に行っていなかったことから、C船に気付かず、B船の船尾方を通過しようとしたところ、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船引船列が、マスト灯2個を連掲せず、かつ、C船が法定灯火を表示せずに航行していたことから、C船との衝突の直前までC船の存在を認識できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船引船列は、地ノ島南方沖において南南東進中、船長Bが、A船の船尾方を通過できるものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船を近くに認め、右舵一杯としたところえい航索が切断し、C船が同じ針路で航行を続け、C船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、発電機が故障していたことから、法定灯火を表示することができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していないC船をえい航して航行する際は、探照灯等によりえい航索を照射する等を行わなければならなかった。</p> <p>B船のえい航索が切断した状況については、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、地ノ島南方沖において、A船が北北東進中、B船がC船をえい航して南南東進中、船長Bが、A船に対する見張りを適切に行っていなかったため、A船を近くに認め、右舵一杯としたところえい航索が切断し、C船が同じ針路で航行を続け、また、航海士A</p>

	<p>が、B船がA船の進路を避けると思い、レーダーを用いて見張りを適切に行っていなかったため、C船に気付かず、B船の船尾方を通過しようとし、A船とC船と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">・ 航行中は、常時見張りを適切に行うこと。・ えい航索は、十分に強度のあるものを使用すること。・ 航行中のえい航船等は、法定灯火を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

