

## 船舶事故調査報告書

平成29年3月16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

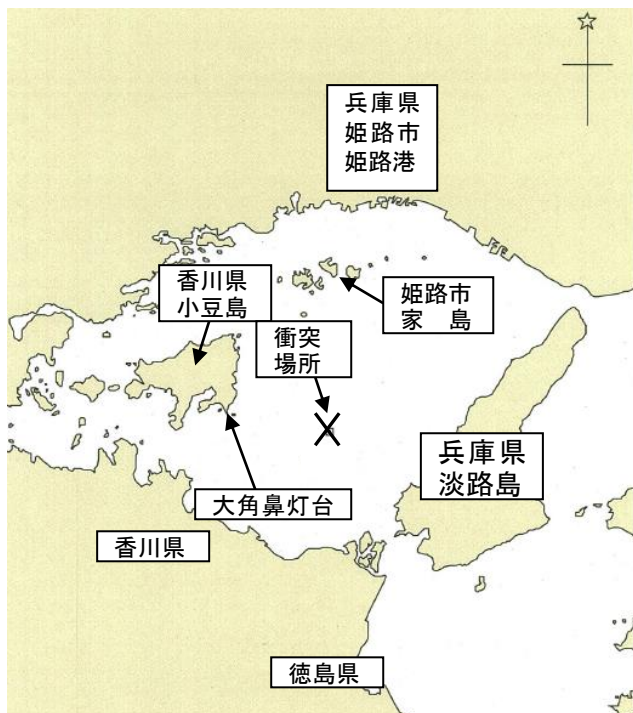
|   |   |
|---|---|
| 事故種類  | 衝突  |
| 発生日時  | 平成28年9月28日 07時32分ごろ   |
| 発生場所  | 兵庫県姫路市家島南方沖<br><small>おおかど</small> 大角鼻灯台から真方位097° 9.9海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 24.8′ 東経134° 32.1′）   |
| 事故の概要   | 汽船よなくには、西南西進中、また、漁船 <small>しょうよう</small> 照洋丸は、南東進中、両船が衝突した。<br>照洋丸は、船長が負傷し、左舷中央部外板の破口等を生じ、また、よなくには、船首部に擦過傷等を生じた。  |
| 事故調査の経過   | 平成28年9月29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。<br>なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 汽船 よなくに、1,500トン<br>142655、三井造船株式会社（A社）<br>96.60m×11.50m×5.20m、鋼及び軽合金<br>ディーゼル機関2基、13,200kW（合計）、平成28年3月24日<br>B 漁船 照洋丸、10トン<br>HG2-5025（漁船登録番号）、個人所有<br>15.06m×3.60m×1.36m、FRP<br>ディーゼル機関、569kW、昭和63年2月11日 |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長A（A社ドックマスター） 男性 48歳<br>一級海技士（航海）<br>免許年月日 平成16年8月23日<br>免状交付年月日 平成24年7月3日<br>免状有効期間満了日 平成29年9月9日<br>B 船長B 男性 47歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 昭和63年11月7日<br>免許証交付日 平成25年8月12日<br>（平成30年11月6日まで有効）              |

|       |  |
|-------|--|
| 死傷者等  | <p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（船長B）</p>  |
| 損傷    | <p>A 船首部に擦過傷等</p> <p>B 左舷中央部外板に破口、操舵室前面右舷側窓ガラスに破損等</p>   |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>  |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか6人が乗り組み、試運転要員70人を乗せ、速力試験中、船長Aが、操舵手1人、見張り員2人と共に船橋当直に当たり、手動操舵により約250°（真方位、以下同じ。）の針路及び約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長Aは、平成28年9月28日07時27分ごろ6Mレンジに設定したレーダーで右舷船首050°3M付近にA船の進路を横切る態勢のB船を認め、見張員からB船の速力が速いとの報告を受けた。</p> <p>船長Aは、目視及びレーダーで僅かずつB船の方位が左方に変わることを確認し、B船との距離が約1Mとなったので、見張員に指示して汽笛で長音1回（約8秒間）を吹鳴した。</p> <p>A船は、船長Aが、B船との距離が約500mとなって更に長音1回を吹鳴したが、危険を感じて主機の停止を、引き続いて両舷後進及び左舵15°を指示したものの、07時32分ごろ、その船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、すぐに、搭載していたゴムボートを降下してB船の救助に向かわせ、B船のけが人の有無、損傷状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、船首部に擦過傷等を生じた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、28日06時10分ごろ、しらすの魚群を探索する目的で、家島南方に向けて家島町西浦漁港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが、操縦席に腰を掛け、1.5Mレンジに設定したレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機（以下「魚探」という。）を作動させ、約17knの速力で魚群の探索をしながら自動操舵により南東進した。</p> <p>B船は、船長Bが、魚探の画面からふと船首方に目を向けたところ、間近にA船を認め、機関の操縦レバーを後進位置まで下げたものの、A船と衝突し、左舷中央部外板の破口等を生じた。</p> <p>船長Bは、衝突時の衝撃で操舵室側壁等に身体を打ち付けた。</p> <p>船長Bは、付近にいた僚船（以下「僚船B」という。）が本事故の発生に気付いてB船の右舷側に横着けたので、僚船Bに乗り移り、携帯電話で所属する漁業協同組合等に本事故の発生等を連絡した後、西浦漁港に戻り、診療所で肋骨骨折（1本にひび）等と診断された。</p> <p>B船は、他の僚船により、横抱きされて帰港した。</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 航行経路図、写真1 A船(左舷船尾方より)、写真2 A船の船首部(擦過傷修理状況)、写真3 A船の乗組員の配置状況(左舷側)、写真4 A船の船橋乗組員の配置状況(右舷側)、写真5 船長AがB船を初認した方向、写真6 B船(右舷船首方より)、写真7 B船(右舷船尾方より)、写真8 B船(船橋の見通し状況)、写真9 船長Bの操船姿勢、写真10 B船損傷状況 参照)</p>   |
| その他の事項  | <p>A船は、マストに試運転及び速力試験を行っていることを示す国際信号旗を掲げていた。</p> <p>船長Aは、B船が探索兼運搬船である漁船のように見えたので、走っては止まる、急に曲がるなどの動きをすることがあり、もう少し様子を見ようと思っていたが、B船との距離が約1Mのときに避航動作をとっていただ、B船を避けることができたと思事後に思った。</p> <p>船長Bは、衝突直前に汽笛の音を1回聞いた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、魚探の画面を見て探索に気をとられ、周囲を見ていなかったと思事後に思った。</p>  |
| <b>分析</b><br>乗組員等の関与<br>船体・機関等の関与<br>気象・海象等の関与<br>判明した事項の解析 | <p>A あり、B あり<br/> A なし、B なし<br/> A なし、B なし</p> <p>A船は、家島南方沖において、西南西進して速力試験中、B船の様子を見ようと思、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、避航動作をとる時機が遅れ、両舷後進及び左舵15°を指示したものの、船首部とB船左舷中央部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、速力試験中であったこと、及びB船が走っては止まる、急に曲がるなどする探索兼運搬船であるように見えたことから、B船の様子を見ようと思したものと考えられる。</p> <p>B船は、家島南方沖を南東進して魚群の探索中、船長Bが、魚探による探索に気をとられ、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A船に気付くのが遅れ、機関の操縦レバーを後進位置まで下げたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <b>原因</b>   | <p>本事故は、家島南方沖において、A船が西南西進して速力試験中、B船が南東進して魚群の探索中、船長Aが、B船の様子を見ようと思、B船に対する見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、魚探による探索に気をとられ、見張りを適切に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>   |
| <b>参考</b>   | <p>A社は、本事故後、事故再発防止策として、海上公試における航行安全のための指針を定め、船橋当直者の心得に関する研修、事前ブリーフィングの実施等を行った。</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"><li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li><li>・ 避航動作は、早めに行うこと。</li></ul> |
|--|---|

付図1 事故発生場所概略図



付図2 航行経路図

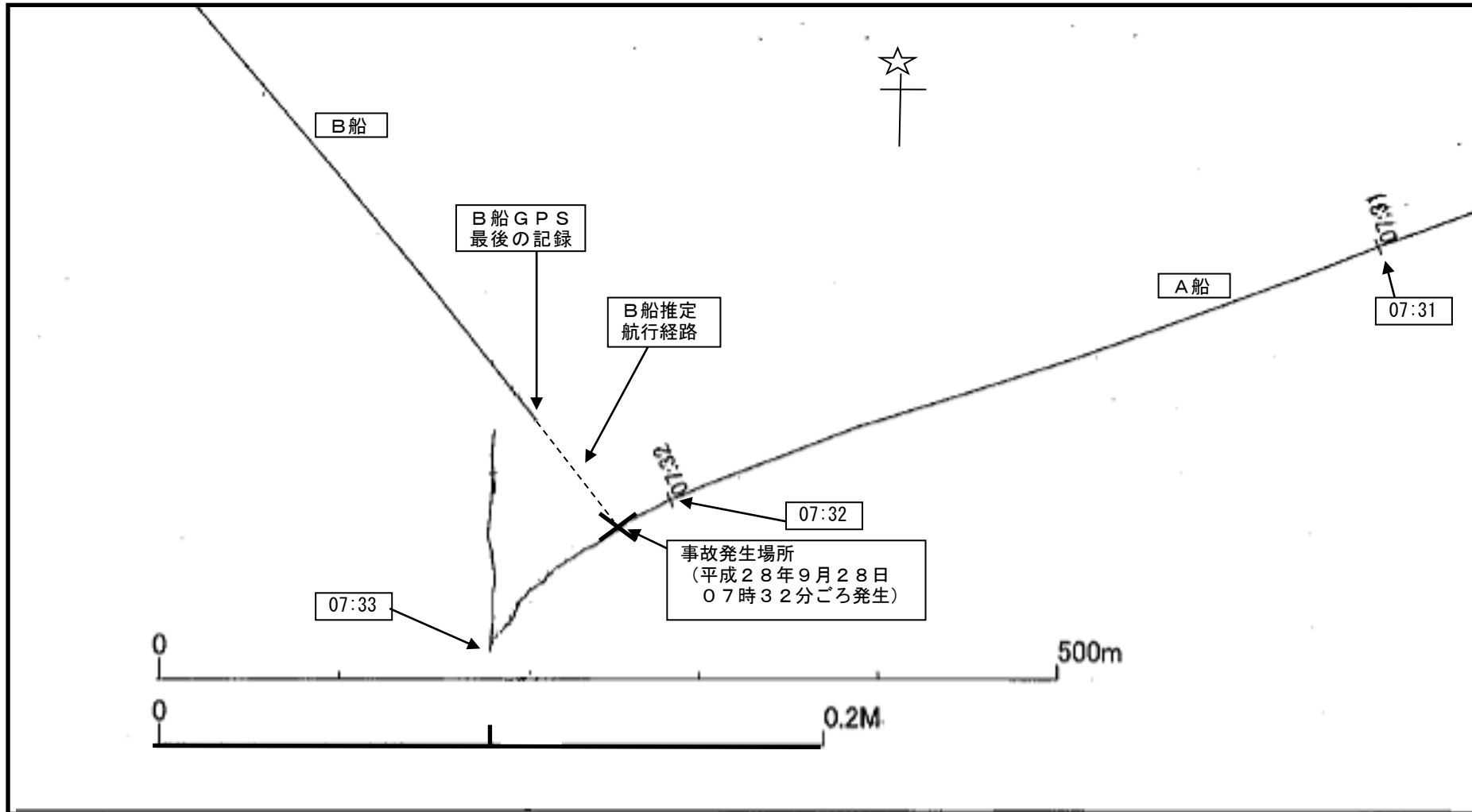


写真1 A船（左舷船尾方より）



写真2 A船の船首部（擦過傷修理状況）



写真3 A船の乗組員の配置状況（左舷側）



写真4 A船の船橋乗組員の配置状況（右舷側）



写真5 船長AがB船を初認した方向



写真6 B船（右舷船首方より）



写真7 B船（右舷船尾方より）



写真8 B船（船橋の見通し状況）  
（左舷側） （中央部） （右舷側）



衝突時に破損  
（木板を仮付）

写真9 船長Bの操船姿勢

魚探が設置され  
ていた場所

操縦レバー



写真10 B船損傷状況



損傷部

操舵室

前部甲板