

船舶事故調査報告書

平成29年5月25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6月15日 12時57分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港西方沖 姫路港中川西防波堤灯台から真方位197° 1,800m付近 （概位 北緯34°44.5′ 東経134°33.6′）
事故の概要	石材及び砂利運搬船第三澤西丸は、東進中、漁船第三稔宝丸は、えい網して西進中、両船が衝突した。 第三稔宝丸は、船長が負傷し、左舷船首部ブルワークに亀裂等を生じ、また、第三澤西丸は、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）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 石材及び砂利運搬船 第三澤西丸、493トン 132280、澤西建設株式会社 65.58m×13.20m×6.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年9月20日 B 漁船 第三稔宝丸、4.8トン HG3-42927（漁船登録番号）、個人所有 11.98m(Lr)×2.76m×0.77m、FRP ディーゼル機関、48.20kW、平成5年7月1日 第260-31780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 41歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月25日 免状交付年月日 平成24年5月25日 免状有効期間満了日 平成29年8月24日 機関士A 男性 67歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年10月14日 免状交付年月日 平成25年8月9日 免状有効期間満了日 平成31年5月29日 五級海技士（機関）

	<p>免 許 年 月 日 平成13年8月13日 免 状 交 付 年 月 日 平成23年2月14日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成28年8月12日</p> <p>B 船長B 男性 59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53年6月2日 免 許 証 交 付 日 平成24年5月1日 (平成30年3月27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 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部ブルワークに亀裂等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関士Aほか3人が乗り組み、砕砂約1,500tを積載し、平成28年6月15日12時20分ごろ姫路港に向けて兵庫県相生市相生港を出港した。</p> <p>A船は、相生港南方沖を航行中、船長Aが飾磨航路第1号灯浮標に向く約082°(真方位、以下同じ。)の針路に定めて自動操舵とし、約10.5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、12時37分ごろ船橋当直を機関士Aに引き継ぎ、船橋甲板から2段下の上甲板に降り、左舷通路に置かれたベンチに腰を掛けた。</p> <p>A船は、機関士Aが、操舵室中央に立ち、A船の前部甲板に設置されたクレーン越しに船首方を見たあと、操舵室中央の椅子に腰を掛け、航行を続けた。</p> <p>A船は、機関士Aが、クレーンの陰から左舷船首方約20~30mのところに見えたB船を視認したものの、どうすることもできず、12時57分ごろ、その左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の左舷至近を通過するB船を認めて昇橋し、機関士Aからの報告で本事故の発生を知り、A船を停船させ、A船に搭載していた交通艇を降下し、同交通艇に乗ってB船に接近した。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bに負傷の状況を確認し、B船の損傷状況を見たあと、姫路港飾磨区に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、姫路港及び同港西方沖において、小型底びき網漁を行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが、5回目の投網を行い、船首を相生港南南東方沖の沖ノ唐荷島島頂に向く約269°に向け、約2.8knの速力でえい網を開始した。</p>

	<p>B船は、船長Bが、左舷船首方にA船を認め、東進しているA船と互いに左舷を対して通過するものと思い、A船から目を離し、船尾甲板で船尾方を向いて座り、漁獲物の選別作業を行っていたところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃により転倒した際に右肩が引き綱に当たった。</p> <p>船長Bは、A船の交通艇が接近したので、船長Aに負傷の状況を伝えた。</p> <p>B船は、A船の交通艇が離れたあと、自力で航行して兵庫県たつの市室津漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、16日、右肩の痛みがおさまらなかったので病院に行き、右肩^{けんぼん}腱板断裂及び右肩^{こうしゆく}関節拘縮と診断された。</p> <p>B船は、帰港後、造船所^{きよ}に入渠し、左舷船首部ブルワークに亀裂等が発見された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船操舵室の見通しの状況、写真3 B船の選別作業の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>機関士Aは、平成4年から平成26年までA船の船長職をとっていた。</p> <p>A船は、操舵室中央の椅子に腰を掛けると、クレーンにより正船首方から各舷約8°ずつの範囲が死角となっていた。</p> <p>機関士Aは、船長Aを少しの間休憩させようと思い、自ら船橋当直を買って出た。</p> <p>船長Aは、本船の航行区域が沿海区域で、主機出力が750kW未満であったので、機関部の法定職員が機関長1人であり、機関士Aに航海当直部員を兼務させる部門間兼務が可能であったが、部門間兼務の届出を行っていなかった。</p> <p>機関士Aは、ふだん航海当直を行う際、操舵室内を左右に移動して船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、砕砂の積載により、操舵室の椅子に腰を掛けた姿勢でも、ふだんは見えにくい船首方の水平線を見通せているので見張りができると思い、船首死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>B船は、操舵室及び船尾甲板に操縦装置がそれぞれ設置されており、本事故時、船長Bが船尾甲板の操縦装置を使用していた。</p> <p>船長Bは、A船を初めて認めたとき、A船がB船の左舷方を50～100m離して通過するよう見えた。</p> <p>B船は、トロールにより漁ろうに従事していることを示す2個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直線上の上下に結合した形の形象物1個を掲げていなかった。</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 あり、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、姫路港西方沖を東進中、クレーンにより船首死角が生じている状況下、単独で船橋当直中の機関士 A が、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、衝突のおそれのある態勢で接近する 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>機関士 A は、椅子に腰を掛けた姿勢で船首方の水平線が見通せているので見張りができると思い、船首死角を補う見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長 A は、機関士 A の部門間兼務の届出を行っていなかったものの、前任の船長である機関士 A が船橋当直を買って出たので船橋当直を引き継いだものと考えられる。</p> <p>B 船は、姫路港西方沖を西進中、船長 B が、船尾甲板で船尾方を向いて座り、漁獲物の選別作業をしていて見張りを行っていなかったことから、衝突のおそれのある態勢で接近する A 船に気付かずに航行し、A 船と衝突したものと考えられる</p> <p>船長 B は、左舷船首方から接近する A 船を視認した際、A 船と互いに左舷を対して通過するものと思い、漁獲物の選別作業を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、姫路港西方沖において、A 船が東進中、B 船が西進中、A 船に船首死角が生じている状況下、単独で船橋当直中の機関士 A が、船首死角を補う見張りを行わず、また、船長 B が、船尾甲板で船尾方を向いて座り、漁獲物の選別作業をしていて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>
<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。

付図1 事故発生経過概略図

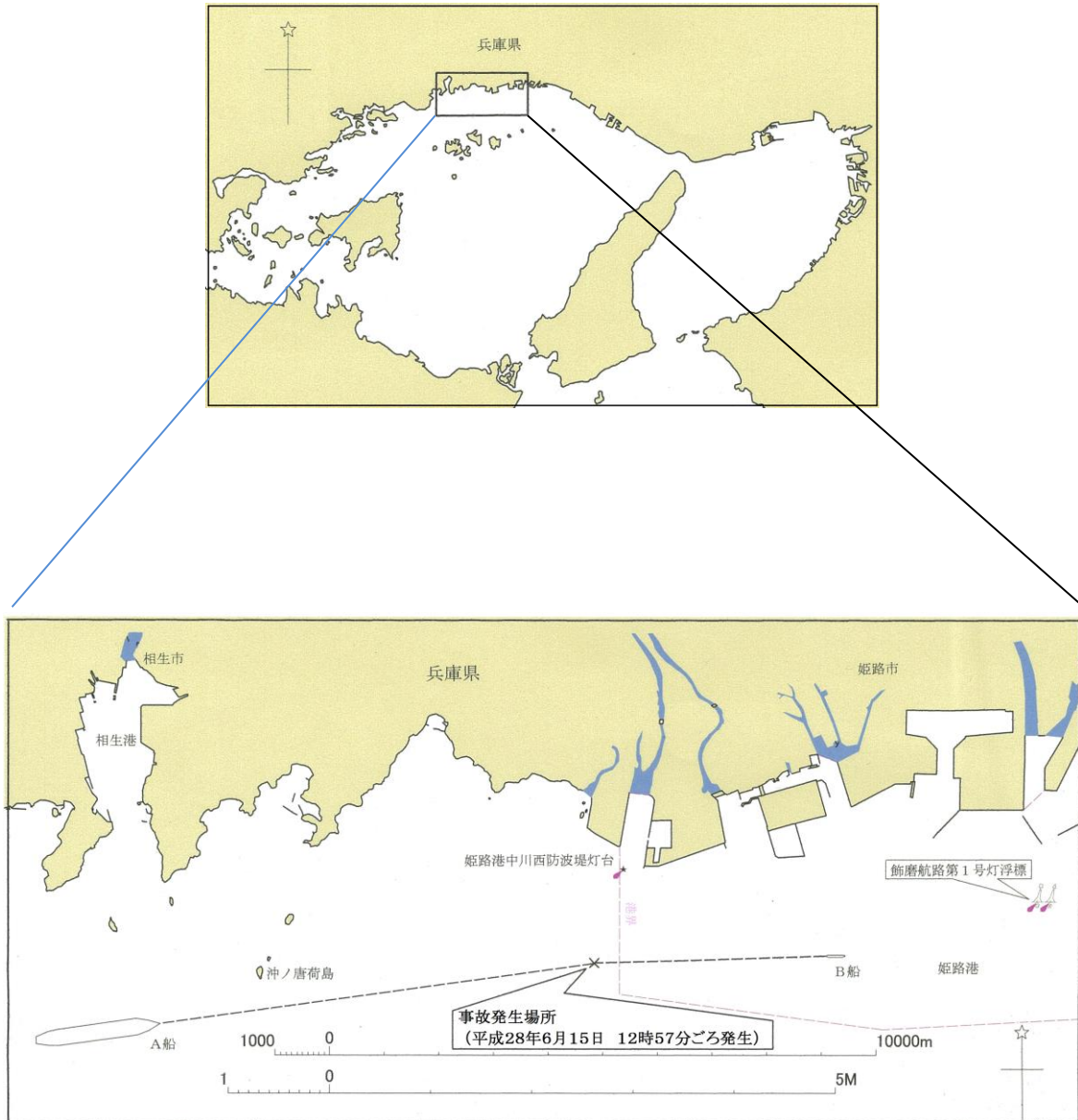


写真1 A船



写真2 A船操舵室の見通しの状況



写真3 B船の選別作業の状況

