

船舶事故調査報告書

平成30年11月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

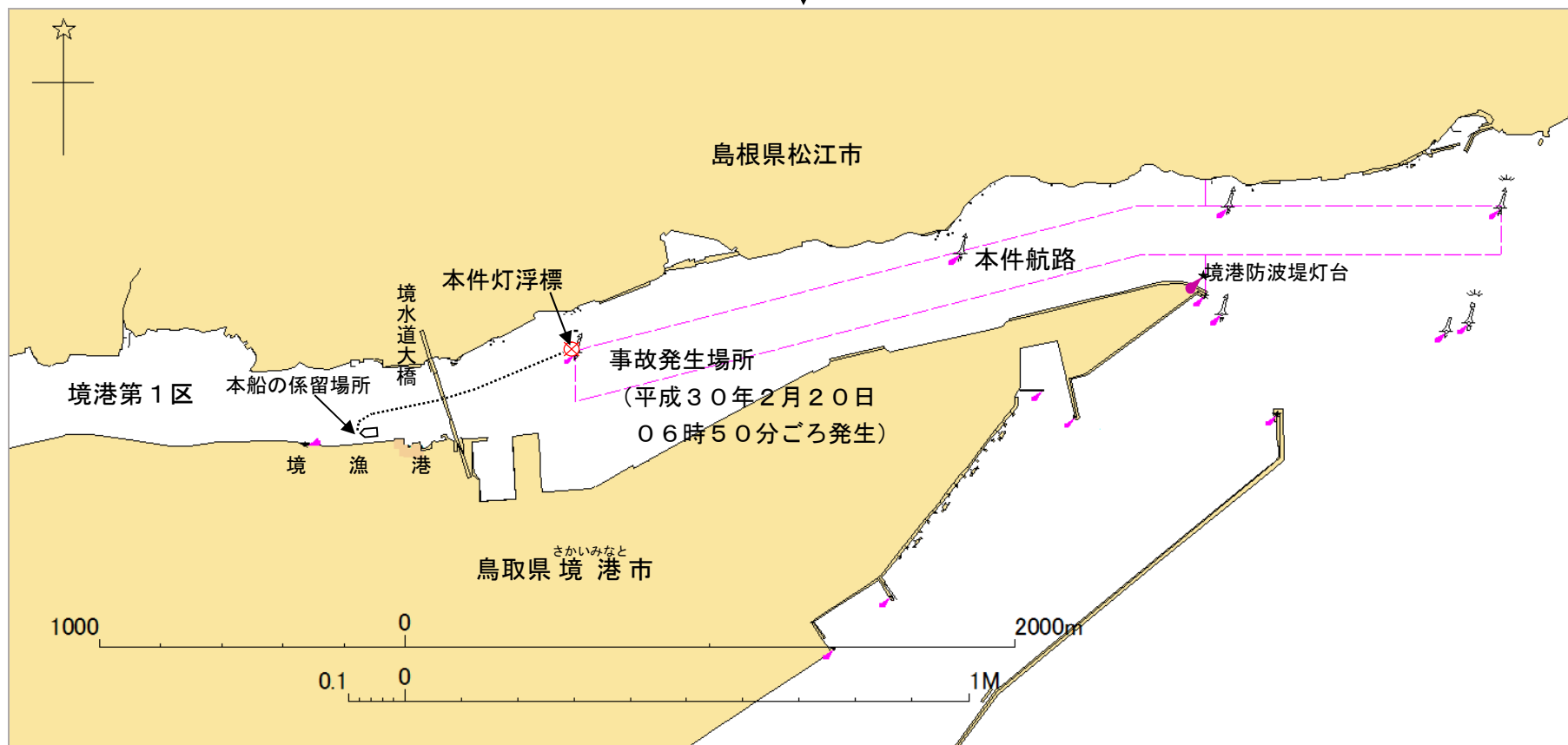
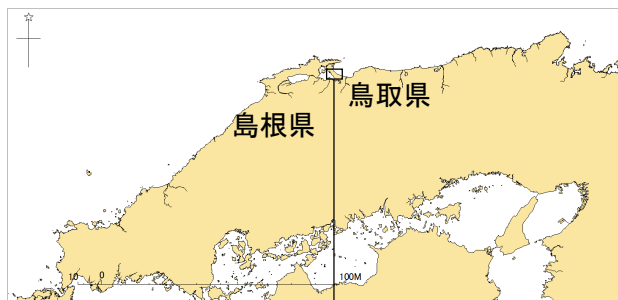
事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成30年2月20日 06時50分ごろ
発生場所	境港（境港境水道第6号灯浮標） 境港防波堤灯台から真方位265° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯35° 33.0′ 東経133° 15.0′）
事故の概要	漁船第三十二やよい丸は、東北東進中、灯浮標に衝突した。 第三十二やよい丸は、左舷船首部外板の擦過傷等を生じ、また、灯浮標は、防護枠等に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成30年6月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、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	漁船 第三十二やよい丸、122トン 126573、有限会社北陽水産（A社） 28.81m（Lr）×6.08m×2.82m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数370、昭和58年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月31日 免状交付年月日 平成29年8月16日 免状有効期間満了日 平成34年8月15日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部外板に擦過傷、左舷側のかにかご移送用ベルトコンベア外舷に設置された同かご落下防止ワイヤ支持アーム溶接部の折損等 灯浮標 防護枠等に擦過傷及び梯子に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東流約0.1ノット（kn） 日出時刻：06時48分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか9人が乗り組み、かにかご漁を行う目的で、平成30年2月20日06時30分ごろ日本海中央部の大和堆周辺海域の

	<p>漁場に向けて境港第1区の境漁港を出航した。</p> <p>本船は、船長が、甲板員3人を船首楼甲板で係船索の片付け作業に当たらせ、操舵室中央の操舵スタンドの前に立って操船に当たり、主機のハンドルノッチを3.5に上げて港内航行時の約4knの速力（対地速力、以下同じ。）に増速し、手動操舵により針路を境水道大橋の中央よりやや右側に向けて東進した。</p> <p>船長は、船首楼甲板の死角で船首方が見えないので、レーダーを0.5Mレンジとして作動させ、06時47分ごろ境水道大橋を通過するとともに境港境水道第6号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の映像を確認した。</p> <p>船長は、境港の航路（以下「本件航路」という。）の入口に向けて東進していたところ、境漁港の水揚場から北進する漁船1隻を右舷方に認めた。</p> <p>本船は、船長が、漁船が行きあしを止めて本船の通過を待っているように見えたので、僅かに針路を左方に向けて東北東進した。</p> <p>本船は、漁船を右舷正横に見て通過した後、船長が、主機のハンドルノッチを6に上げて約6.5knの速力に増速し、舵を戻したのち、本件灯浮標を左舷側に見て通過するつもりで東北東進中、06時50分ごろ左舷船首部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>本船は、本件灯浮標が、衝突の衝撃で大きく傾斜した後、再度左舷中央部と衝突した。</p> <p>本船は、船長が携帯電話でA社担当者に本事故の発生を連絡し、本件航路から引き返して境漁港の本船の係留場所に着岸した。</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）、写真1 本船、写真2 本船の船橋からの見通し状況、写真3 本船の損傷状況（左舷船首部外板）、写真4 本船の左舷側のかにかご落下防止ワイヤ支持アーム（修理後）、写真5 本件灯浮標の損傷状況（防護枠下部の曲損）、写真6 本件灯浮標の損傷状況（梯子の曲損） 参照）</p>
その他の事項	<p>本件灯浮標は、境水道大橋東北東方約460mに設置され、本件航路（幅約160m、長さ約3,000m）西口の北西端に設置されていた。</p> <p>船長が、操舵スタンドの前に立って操船に当たると、船首楼甲板により両舷合わせて約40°の範囲が死角となるので、レーダーで確認するなどして航行船等の有無を確認していた。</p> <p>船長は、レーダーで本件灯浮標の映像が船首輝線より僅かに左舷側にずれているように見えたので、本件灯浮標を左舷方に見て通過できると思い、レーダーで本件灯浮標の方位を見て本件航路の入口を確かめるなど船位を確認していなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、漁船を通過した後、舵を戻したものの、右舵を取る舵角が</p>

	<p>少なかったので、右舵が効かずに同じ針路で航行していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、本件灯浮標に接近していることに気付いた甲板員3人から大声で合図を受けたものの、その声がよく聞こえなかったので、本件灯浮標に接近していることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>本船は、GPSが設置されており、目的地を設定することにより目的地までの方位と距離が表示され、また、起点と目的地とのコースのずれの角度が表示される機能を有していた。</p> <p>本船は、トランシーバーを所持しておらず、船橋前面に拡声器が設置され、船内マイクで船橋から前部甲板への伝達は可能であったが、本事故当時、使用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、境港において、船首方に死角がある状況下、右舷方の漁船を避け、針路を左方に向けて東北東進中、船長が、本件灯浮標を左舷方に見て通過できると思い、GPSでの目的地の設定やレーダーで本件灯浮標の方位を見て本件航路の入口を確かめるなど、船位の確認を適切に行っていなかったことから、本件灯浮標に向かう針路で航行を続け、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーで本件灯浮標の映像が船首輝線より僅かに左舷側にずれているように見えたことから、本件灯浮標を左舷方に見て通過できると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、針路を左方に向けたのが僅かであったので、漁船を通過した後、舵を戻したものの、針路を戻すよう右に舵角を大きく取らなかったことから、本件灯浮標に向かう針路で航行していたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件灯浮標に接近していることに気付いた甲板員3人からの大声の合図が聞こえなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、境港において、船首方に死角がある状況下、右舷方の漁船を避け、針路を左方に向けて東北東進中、船長が、本件灯浮標を左舷方に見て通過できると思い、GPSでの目的地の設定やレーダーで本件灯浮標の方位を見て本件航路の入口を確かめるなど、船位の確認を適切に行っていなかったため、本件灯浮標に向かう針路で航行を続け、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船長は、出航中、船首方に死角がある場合、GPSやレーダーを

	<p>用いて船位の確認を適切に行い、前路の障害物を避けること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、出航中、船首方に死角がある場合、船首配置に見張り員を立て、トランシーバー又は船内マイクなどを使用して船首方の状況を報告させることが望ましい。
--	--

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）

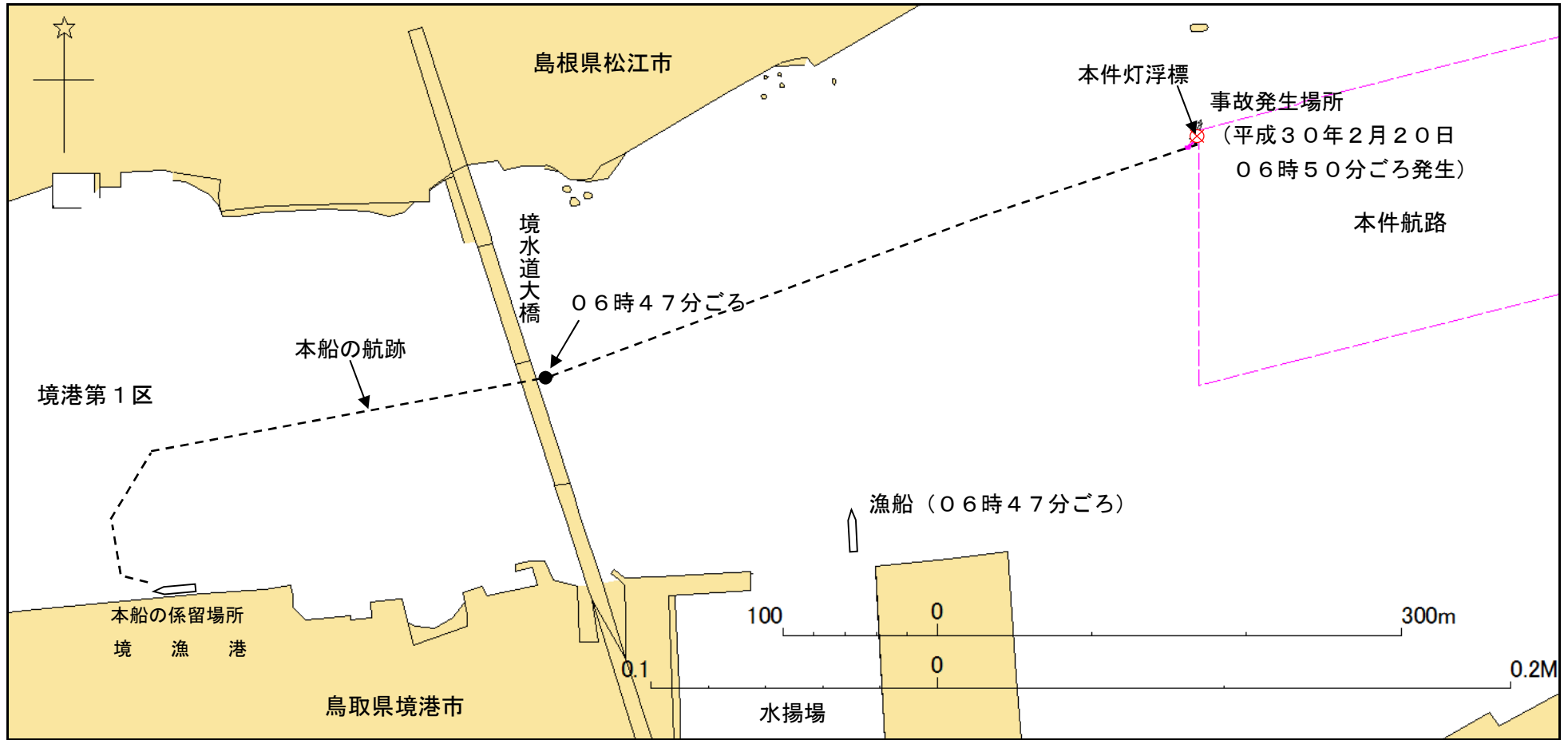


写真1 本船



写真2 本船の船橋からの見通し状況



写真3 本船の損傷状況（左舷船首部外板）

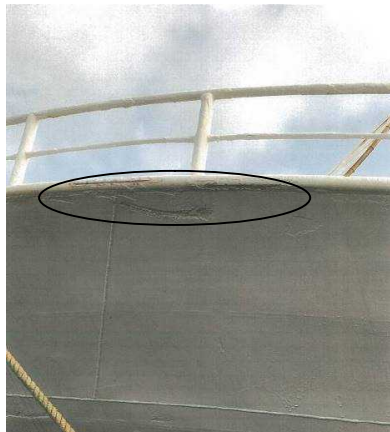


写真4 本船の左舷側のかにかご落下防止ワイヤ支持アーム（修理後）



写真5 本件灯浮標の損傷状況（防護枠下部の曲損）



写真6 本件灯浮標の損傷状況（梯子の曲損）



（写真5、写真6 第八管区海上保安本部提供）