

## 船舶事故調査報告書

平成30年7月25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
発生日時	平成30年4月5日 19時48分ごろ
発生場所	兵庫県南あわじ市沼島 <sup>ぬま</sup> 南方沖の紀伊水道 沼島灯台から真方位179° 7.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 02.5′ 東経134° 49.8′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船第三鈴鹿丸 <sup>すずか</sup> は、北西進中、また、漁船 <sup>ことぶき</sup> 寿丸は、はえ縄漁の操業を行いながら漂泊中、両船が衝突した。 第三鈴鹿丸は、球状船首等の擦過傷を生じ、寿丸は、左舷船尾の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年4月10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。
<b>事実情報</b> 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 液体化学薬品ばら積船 第三鈴鹿丸、374トン 135940、鈴鹿海運株式会社（船舶所有者）、株式会社辰巳商會（運航会社） 56.00m×9.20m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年10月 B 漁船 寿丸、7.3トン T02-2934（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.15m×1.05m、FRP ディーゼル機関、391kW（動力漁船登録票による）、平成4年4月2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 平成5年6月3日 免状交付年月日 平成30年3月5日 免状有効期間満了日 平成35年6月17日 B 船長B 男性 65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63年3月18日 免許証交付日 平成29年11月28日

	(平成35年3月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首及び左舷船首外板に擦過傷 B 左舷船尾に破口及び擦過傷、舵機室、船尾倉庫等に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北流約5.1ノット (kn) (鳴門海峡)
事故の経過	<p>A船は、船長A及び一等航海士（以下「航海士A」という。）ほか3人が乗り組み、法定灯火を表示し、和歌山県美浜町日ノ御崎を通過後、船長Aが平成30年4月5日19時20分ごろ単独の船橋当直につき、約11knの対地速力で、鳴門海峡に向けて自動操舵で北西進した。</p> <p>船長Aは、船橋当直を交替する際、左舷及び右舷船首方4M付近に操業中の漁船が約4～5隻居ること及び設定針路が真方位318°であることを引き継いだ。</p> <p>船長Aは、操舵スタンドの手前で立って見張りを行っていたところ、船橋前面の窓ガラスに反射する赤色の明かりの点滅を認め、その点滅が船橋内のファクシミリから発せられていることを知り、ファクシミリの状況を確認することとして船橋後部右舷側に移動した。</p> <p>船長Aは、赤色の明かりの点滅がファクシミリのインクがなくなったことを知らせるものであることを確認し、船橋前面の窓ガラスに反射することで見張りの妨げとなるので、インクを交換することとし、レーダー及び目視で周囲を見て船橋当直交替時に認めた漁船が3M程度離れていることを確認したのち、再び船橋後部右舷側に移動し、体を後方に向けてインクの交換を始めた。</p> <p>船長Aは、時折振り返って船首方を見ながら交換を続けていたところ、航海士Aが昇橋してきて漁船と衝突したことを知らされ、直ちに機関を中立運転とし、19時55分ごろ、GPSプロッターで船位を確認したのち、機関を後進にかけた。</p> <p>航海士Aは、食堂で休憩していたところ、A船の左舷側を探照灯で照らし、スピーカーで話し掛ける小型漁船（B船の僚船、以下「C船」という。）を認め、C船の船長からB船と衝突したことを聞き、昇橋して船長Aに報告した。</p> <p>船長Aは、乗組員に損傷や油漏れの有無を確認させ、自らは本事故の発生を118番通報するとともに関係各所に電話連絡を行った。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により徳島県徳島小松島港沖に投錨した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、はもえ縄漁の操業を行う目的で、15時00分ごろ徳島県阿南市<sup>つばきどまり</sup>樺泊漁港を出港し、C船ほか1隻の僚船と共に沼島南方沖の紀伊水道に向かった。</p>

	<p>船長Bは、漁場に到着して17時ごろ操業を開始し、はえ縄を船尾から繰り出し、約4M東進したのちに約600m北進し、次に約4M西進して再び約600m北進し、更に約4M東進して投縄を行った。</p> <p>船長Bは、19時00分ごろB船の船首を南西方に向けた状態で機関を中立運転として揚げ縄を開始し、操舵室右舷前方で遠隔操縦装置を持って立ち、縄が張っては機関を前進にかけ、緩んでは中立運転とすることを繰り返した。</p> <p>船長Bは、左舷船首方1M付近に、B船に向かって接近する船舶の灯火らしき明かりを認めたものの、B船の操業場所は、日ノ御崎沖から鳴門海峡に向かう船舶が航行する海域であることを知っていたが、ふだんから航行中の船舶が操業中のB船を避けていたので、当時も航行する船舶がB船を避けるものと思って揚げ縄を続けた。</p> <p>船長Bは、縄が揚がってくる右舷方を見たり、揚がってきたはもをいけすに入れようと前部甲板に視線を移したりしていたところ、大きな音を聞くと同時にB船が右舷側に傾き、舷側につかまって頭上を見上げたところ、A船の船首部を認めた。</p> <p>B船は、左舷側をA船に押され、船長Bが転覆の危険を感じたので、遠隔操縦装置を操作して左舵を取るとともに機関を前進にかけたところ、A船の船首～左舷の外板を擦りながらA船の左舷方に抜けた。</p> <p>船長Bは、B船の傾斜が戻らなかったため、浸水のおそれを感じ、また、油の臭いがしたので機関室に入ったところ、僅かな浸水を認め、更に機関室船尾方の2か所の船倉を見たところ、双方共に底部から甲板までの高さの半分まで浸水していることを認め、電動ポンプを使用して排水を行った。</p> <p>船長Bは、本事故の発生をC船及び他の僚船1隻に無線で連絡し、C船にはA船を追い掛けてもらって衝突したことを告げさせ、他の僚船にはB船の付近で沈没するおそれなくなるまで排水の状況を見てもらい、衝突してから20分程度経過したのち、修理を行うために徳島県小松島市の造船所に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1～3 B船のGPSプロッター画面 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、GPSプロッターで船位を確認した時刻から、B船と衝突した時刻が19時48分ごろであったと本事故後に思った。</p> <p>A船の乗組員は、全員がB船と衝突したことに気付かなかった。</p> <p>B船は、本事故発生時、漂泊状態であった。</p> <p>船長Bは、揚げ縄時に左舷船首方に認めた船舶が、A船であったと本事故後に思った。</p> <p>B船の乗組員は、本事故当時、前部甲板右舷側のラインホーラー後方に置かれた椅子に腰を掛け、縄が揚がってくる右舷側を見ており、</p>

	A 船が接近していることに気が付かなかった。
<b>分析</b> 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	A あり B あり A なし B なし A なし B なし A 船は、沼島南方沖を鳴門海峡に向けて自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の船長Aが、ファクシミリのインクの交換を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、B 船に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。 B 船は、沼島南方沖において、はえ縄漁の操業を行いながら漂泊中、船長Bが、縄が揚がってくる右舷方及び揚がってきたはもをいけすに入れようと前部甲板を見ることに注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷船首方から接近するA 船に気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。 船長Bは、操業中の海域が日ノ御埼から鳴門海峡に向けて航行する船舶の通航路になっていることを知っていたが、ふだんから航行中の船舶が操業中のB 船を避けて航行していたことから、本事故当時も航行する船舶がB 船を避けると思い、操業を続けたものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、沼島南方沖において、A 船が鳴門海峡に向けて自動操舵で北西進中、B 船がはえ縄漁の操業を行いながら漂泊中、船長A 及び船長Bが、共に他の作業等を行い、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。
<b>再発防止策</b>	A 船の運航会社は、本事故後、事故対策チームを設置し、A 船を訪れ、乗組員に対して当直業務の注意点に関する教育を行い、また、同社が運航する船舶に本事故の発生を知らせるとともに注意喚起の文書を配付した。 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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船橋当直者は、注意を特定の場所や物に限定させることなく、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船橋当直者は、単独で当直中に船橋内の備品に異常が生じた場合、他の乗組員にその状況を確認させることとし、自らは見張りに集中すること。</li> <li>・ 操業中であっても、周囲の見張りを適切に行い、接近する他船を認めた場合は、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に衝突を避けるための措置を講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

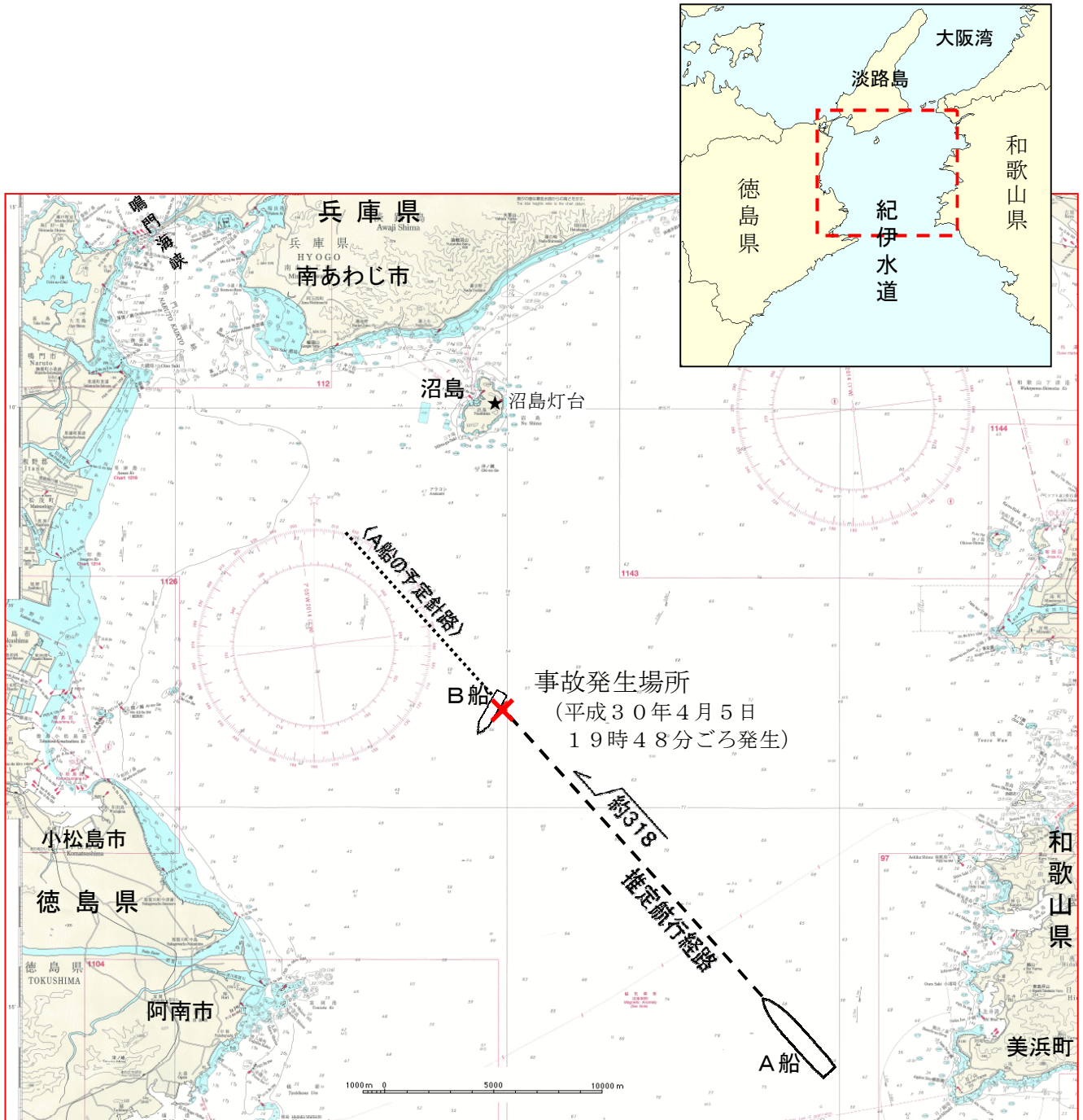


写真1 B船のGPSプロッター画面(1)

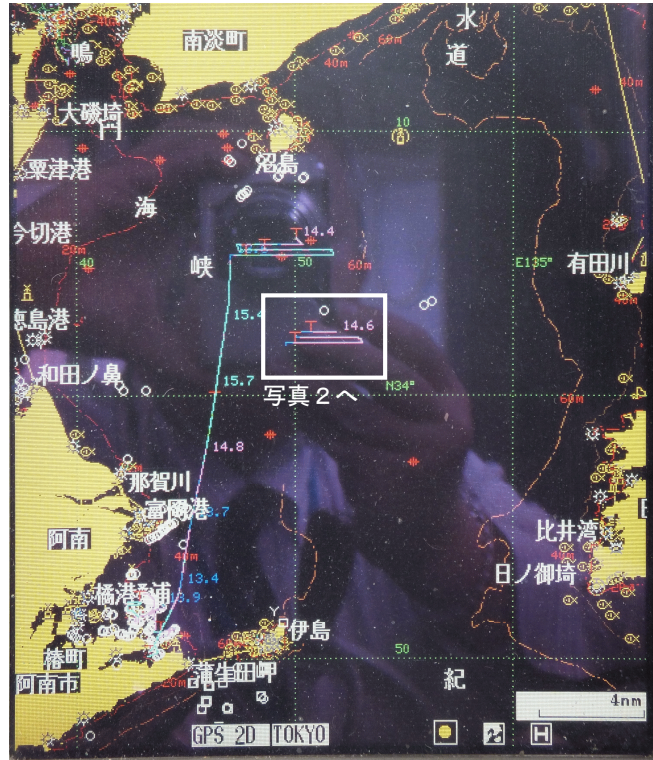
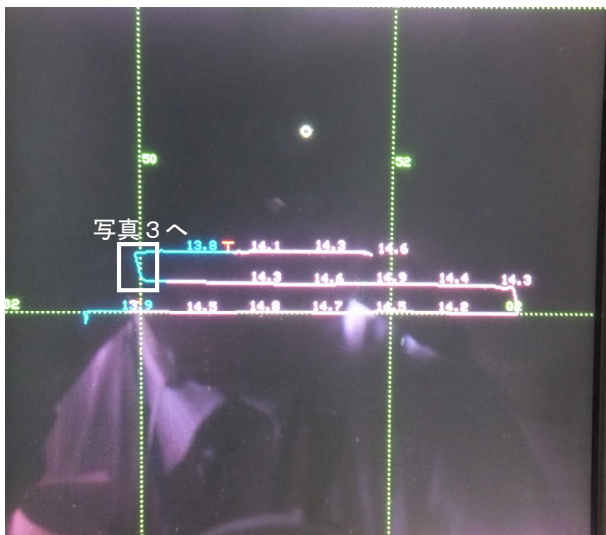
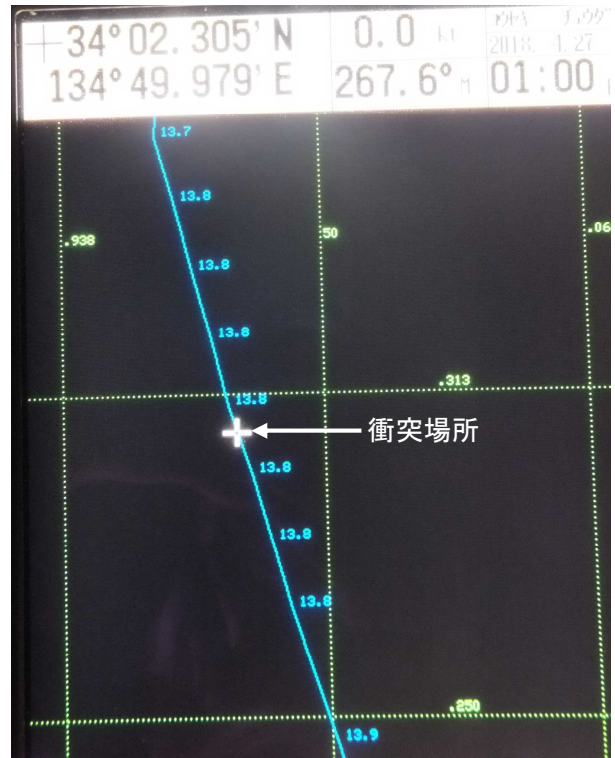


写真2 B船のGPSプロッター画面(2)



※画面上の数値は、水温である。

写真3 B船のGPSプロッター画面(3)



※表示中の概位は、日本測地系である。