

船舶事故調査報告書

平成30年8月22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3月24日 06時28分ごろ
発生場所	山口県周防大島町沖家室島南東方沖 沖家室島長瀬灯標から真方位110° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯33°50.3′ 東経132°23.5′）
事故の概要	貨物船盛明丸は、南西進中、また、漁船大秀丸は、南進中、両船が衝突した。 大秀丸は、操縦者が負傷し、左舷中央部外板の破口等を生じ、また、盛明丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年3月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 貨物船 盛明丸、499トン 142260、井下海運株式会社 74.60m×12.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成26年8月6日 B 漁船 大秀丸、3.8トン YG3-51408（漁船登録番号）、個人所有 9.93m（Lr）×2.73m×0.77m、木 ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和60年5月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年12月17日 免状交付年月日 平成28年5月30日 免状有効期間満了日 平成33年5月29日 航海士A 男性 65歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年9月25日 免状交付年月日 平成29年4月27日 免状有効期間満了日 平成34年9月24日 B 操縦者B 男性 74歳 旧四級小型船舶操縦士

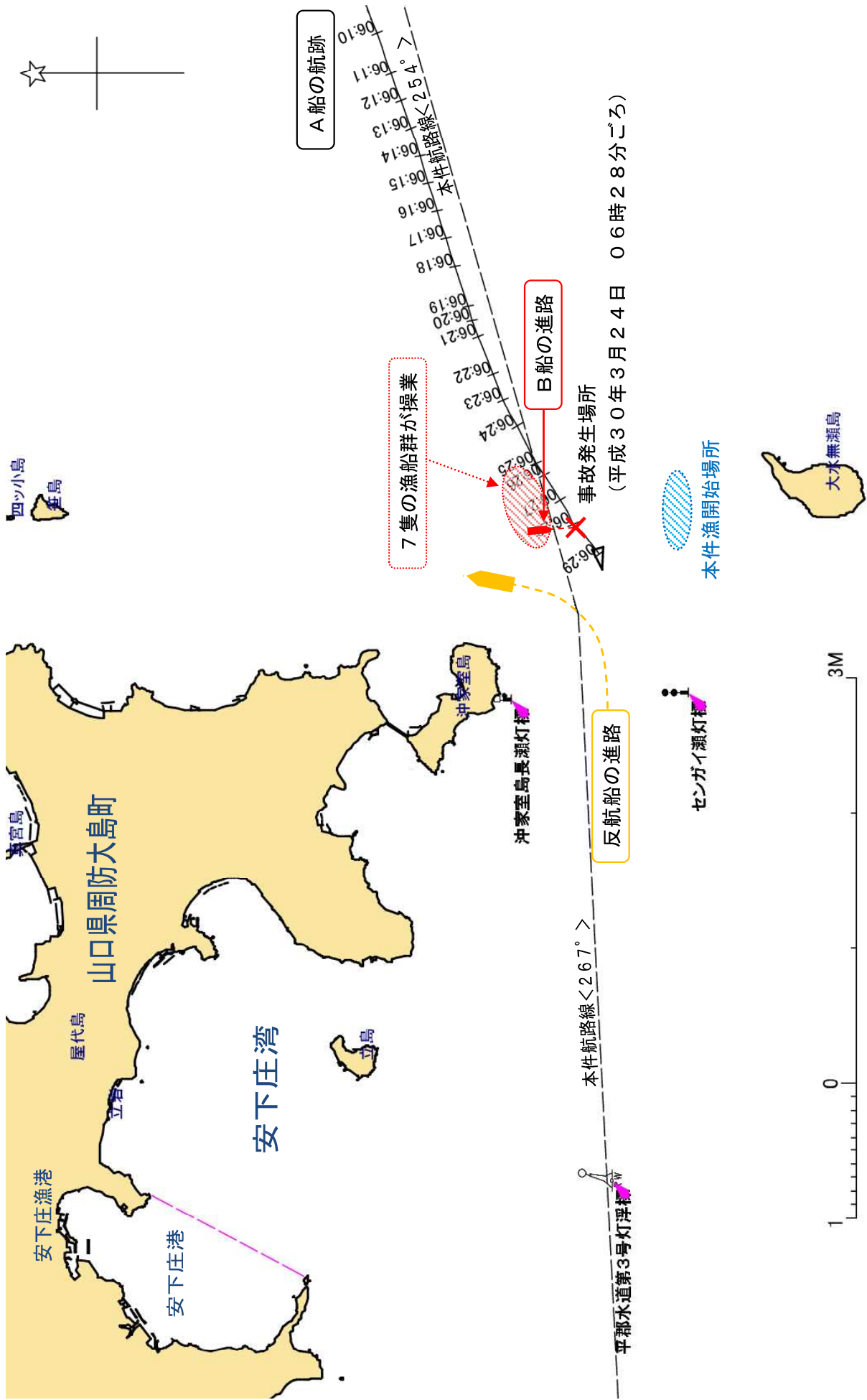
	免許登録日 昭和54年4月13日 平成19年4月20日をもって失効していた。
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（操縦者B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部外板に破口、操舵室が倒壊、主機等の濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期（沖家室島） 日出時刻：06時09分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、鋼板約427tを積載し、航海士Aが単独の船橋当直につき、平成30年3月24日06時10分ごろ平郡水道に設定されている推薦航路線*1（以下「本件航路線」という。）に沿って沖家室島東方沖を約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）、針路約253°（真方位、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Aは、レーダーを3～6Mレンジに適宜切り替えて、エコートレイルを真方位表示で3分間、ノースアップ表示及びオフセンターにより前方約4～8Mまで映る設定で使用するとともに目視による見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、06時13分ごろ右舷船首方約3Mの沖家室島南東方沖にB船を含めた7隻の漁船群（北進中3隻及び停船中4隻）を、また、船首方約5Mに1隻の反航船をそれぞれ認めた。</p> <p>航海士Aは、反航船が沖家室島南方沖を経て北東方に向かう針路となったので、7隻の漁船群の南方を通過するつもりで06時19分ごろ徐々に左転を開始した。</p> <p>航海士Aは、06時21分ごろ針路約249°とした後、反航船がA船の右舷船首方から右方に遠ざかり、また、B船が、7隻の漁船群の西端付近で北方を向いて停まっている状況を見て、レーダーにより7隻の漁船群との通過距離が約0.5Mとなることを認めた。</p> <p>航海士Aは、7隻の漁船群と安全な距離を保って通過できると思い、本件航路線に沿って航行することとし、06時27分ごろ徐々に右転を開始した。</p> <p>航海士Aは、間もなく、右舷方から接近するB船を見て右転を止めて南西進中、B船の方位が右方に変化しているように見え、B船がA船の船尾方を通過すると思った。</p> <p>A船は、同じ速力で南西進中、航海士Aが、右舷方からB船が増速しながらA船の船首部に接近していることに気付き、手動操舵に切り</p>

*1 「推薦航路線」とは、地形、海潮流その他の自然条件のみを考慮の上、航海の安全のために水路図誌の発行者が推薦した航路を示した線をいい、法的に規定されたものではない。
推薦航路線に沿って航行する船舶の多くは、海図に記載された同航路線の右側を航行している。

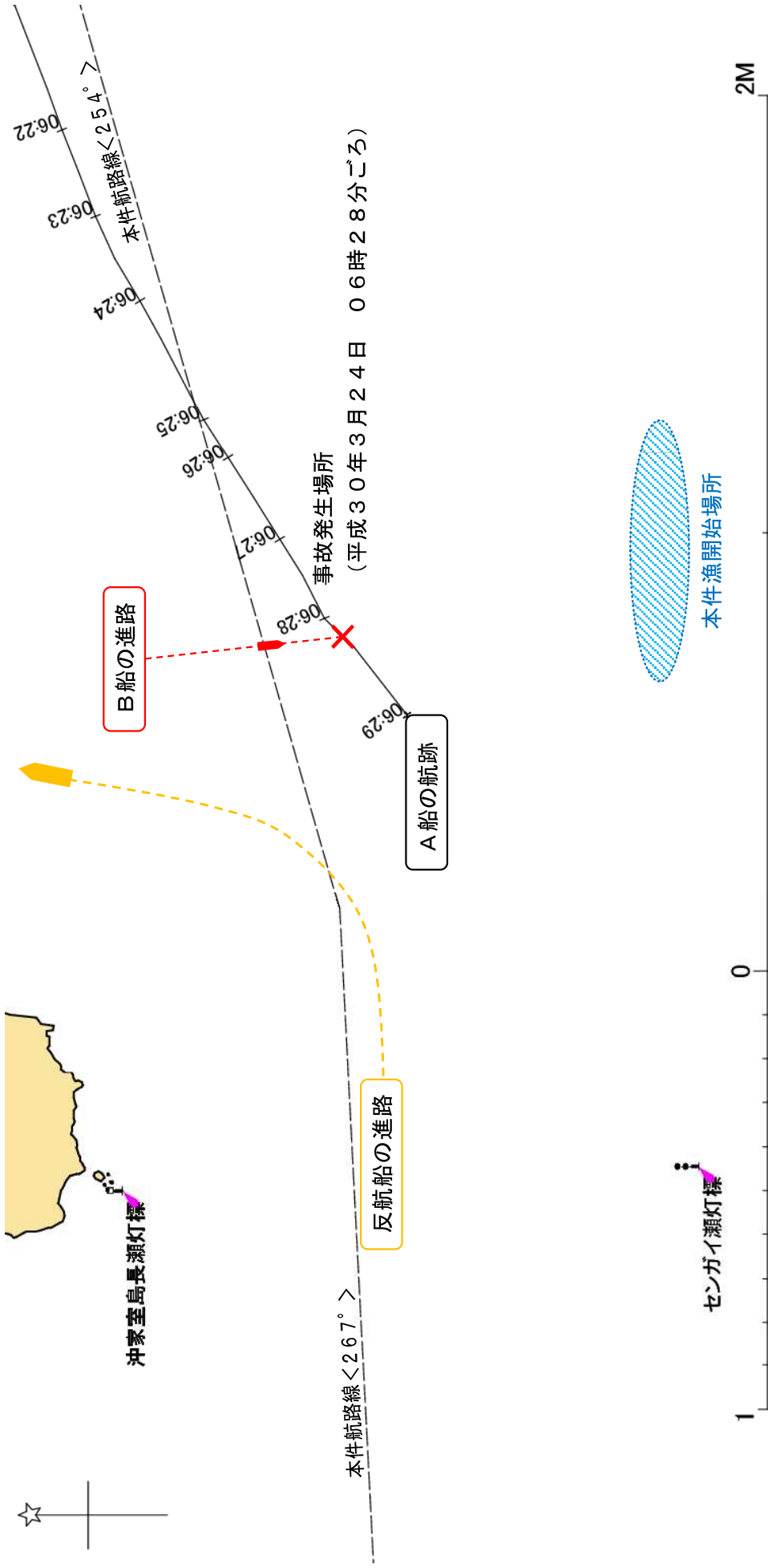
	<p>替えて左舵20°としたが、06時28分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突音を聞いてすぐに昇橋し、航海士AからB船と衝突した旨の報告を受け、主機操縦レバーを中立に操作してA船を漂泊させた後、海上保安庁に118番通報して、その指示により、09時20分ごろA船を周防大島町安下庄湾に錨泊させた。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗り組み、たちうお引き縄漁の目的で、05時43分ごろ‘センガイ瀬灯標東方沖の操業開始場所’（以下「本件漁開始場所」という。）から僚船6隻とともに操業を開始して沖家室島南東方沖で1回目の操業を終えて停船した。</p> <p>B船は、操縦者Bが、06時23分ごろ2回目の操業を行うために沖家室島南東方沖から本件漁開始場所に戻ることとし、操舵室右舷後方の甲板上で操船に当たり、主機を微速力前進とし、付近で操業中の僚船6隻の支障とならないように注意し、その操業状況のみを見て僚船を避けながら手動操舵により南進を開始した。</p> <p>B船は、操縦者Bが、約7knに増速したところで周囲を見て、左舷方至近に迫ったA船に気付いた直後、06時28分ごろA船と衝突し、衝撃で右舷方に飛ばされて操船場所付近に設置された漁具の巻上げローラに体を打ち付けて転倒した。</p> <p>B船は、本事故の発生を知った僚船3隻にえい航されて周防大島町安下庄漁港に帰港した。</p> <p>他の僚船の船長は、海上保安庁に118番通報した。</p> <p>操縦者Bは、帰港後、病院を受診し、3週間の安静加療を要する頸椎捻挫、胸部打撲及び第1腰椎圧迫骨折と診断された。</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）、付表1 A船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、沖家室島南東方沖で右転中、右舷方から接近するB船に対し、汽笛を使用した注意喚起を行えばよかったと本事故後に思った。</p> <p>操縦者Bは、ふだん、たちうお引き縄漁の際、僚船数隻と共に東西横並びとなり、本件漁開始場所から沖家室島に向けて約30分間えい縄し、最微速前進しながら約10分間揚縄して停船した後、本件漁開始場所に戻って繰り返し操業を行っており、本事故当時も同様に操業を行っていた。</p> <p>操縦者Bは、救命胴衣を着用していた。</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>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、沖家室島南東方沖を自動操舵で南西進中、航海士Aが、右</p>

	<p>転を開始した直後、右舷方から接近するB船に気付いて右転を止めた際、B船に対する避航動作をとらなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、航海士Aが、右転を止めた際、B船がA船の船尾方を通過すると思い、B船が至近となるまで同じ速力で南西進を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、沖家室島南東方沖において、本件漁開始場所に戻る際、操縦者Bが、付近で操業中の僚船6隻の支障とならないように注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するA船に気付かず南進を開始し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、付近の僚船6隻の操業状況のみを見ていたものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、B船の操縦を行ってはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、沖家室島南東方沖において、A船が南西進中、B船が本件漁開始場所に向けて発進する際、航海士Aが、右舷方から接近するB船がA船の船尾方を通過すると思い、B船に対する避航動作をとらず、また、操縦者Bが、付近の僚船6隻の状況のみを見て周囲の見張りを適切に行っていなかったため、左舷方から接近するA船に気付かず南進を開始し、両船が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"> ・ 他船の接近を認めた場合は、他船の動静を思い込みで判断することなく、速やかな避航動作をとることができる措置を講じること。 ・ 特定の方向の船舶のみに注意を向け過ぎることなく、常時周囲の見張りを適切に行い、接近する他船の早期発見に努めること。 ・ 小型船舶操縦士免許の有効期間を失効した者は、小型船舶を操縦してはならない。 ・ 受有する小型船舶操縦士免許の有効期間を確認し、失効する前に更新手続を完了すること。 ・ 他船と接近し、近距離で通過することが予想される場合は、継続した見張りを行うとともに、接近する他船に対して十分に余裕のある時期に、必要に応じて有効な音響による警告信号又は注意喚起信号を行うこと。 ・ 漁船群を認めた場合は、避航動作がとれる十分な距離を保持して安全に通過すること。

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）



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
6:10:00	33-51-44.7	132-27-49.4	253	249.1	12.9
6:10:58	33-51-40.5	132-27-35.1	253	250.5	13.0
6:11:59	33-51-36.1	132-27-20.4	253	250.4	13.0
6:12:57	33-51-31.8	132-27-06.1	252	249.5	13.0
6:13:57	33-51-27.5	132-26-51.2	254	251.2	13.0
6:14:58	33-51-23.8	132-26-36.2	253	252.8	13.0
6:15:57	33-51-19.9	132-26-21.8	253	252.7	12.8
6:16:57	33-51-16.0	132-26-07.1	252	252.6	12.8
6:17:57	33-51-12.1	132-25-52.5	253	252.3	12.9
6:18:57	33-51-08.2	132-25-37.8	253	251.9	12.8
6:19:56	33-51-04.4	132-25-23.4	252	251.2	12.8
6:21:01	33-50-59.7	132-25-07.8	249	247.6	12.7
6:21:58	33-50-55.2	132-24-54.0	251	249.6	12.7
6:22:56	33-50-50.8	132-24-40.3	249	248.8	12.7
6:23:57	33-50-45.9	132-24-26.4	239	240.4	12.6
6:24:56	33-50-39.6	132-24-13.1	241	242.0	12.7
6:25:57	33-50-33.7	132-23-59.6	238	240.0	12.7
6:26:57	33-50-26.9	132-23-46.8	237	237.7	12.7
6:27:57	33-50-20.2	132-23-33.9	243	243.4	12.5
6:28:57	33-50-13.1	132-23-22.3	220	215.5	12.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である、また、船首方位及び対地針路は真方位である。