

船舶事故調査報告書

令和元年9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7月4日 23時50分ごろ
発生場所	山口県防府市野島西方沖 オモゼ灯標から真方位277° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯33°55.9′ 東経131°39.3′）
事故の概要	砂利運搬船 ^{えいしん} 第八栄進丸は、北北西進中、また、漁船 ^{まさとし} 政敏丸は、東南東進中、両船が衝突した。 第八栄進丸は、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、また、政敏丸は、バルバスバウの破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 砂利運搬船 第八栄進丸、497トン 131061、個人所有 68.05m×13.20m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、736kW、昭和63年12月 B 漁船 政敏丸、4.8トン YG3-52414（漁船登録番号）、個人所有 11.42m（Lr）×2.95m×1.01m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和62年10月8日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月27日 免状交付年月日 平成28年2月4日 免状有効期間満了日 令和3年3月26日 機関士A 男性 63歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年10月21日 免状交付年月日 平成25年9月6日 免状有効期間満了日 平成30年10月20日 B 船長B 男性 77歳

	<p>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49年9月27日 免許証交付日 平成25年10月31日 (平成31年2月19日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷中央部外板に擦過傷 B バルバスバウに破口及び船首部に凹損を伴う擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m</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、石灰砕砂約1,600tを積載し、平成30年7月4日18時00分ごろ防府市三田尻中関港<small>みたじりなかのせき</small>に向けて大分県津久見市津久見港を出港した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示して3Mレンジでヘッドアップ表示としたレーダーを作動させ、約9.7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により北北西進した。</p> <p>機関士Aは、22時00分ごろ当直を交替したのち操舵室中央の操舵スタンドの前に立って操船に当たり、23時30分ごろレーダー画面上で左舷前方約3MのところにはB船を認め、白灯1個及び作業灯を目視で確認した。</p> <p>A船は、23時49分ごろ、機関士Aが、B船が左旋回したのち緑灯を見せながら東南東方に向けA船の左舷方約500mに接近するのを認めたので、汽笛を5回吹鳴したのち右舵をとって回頭中、23時50分ごろ左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>機関士Aは、衝突後、A船を停止させ、A船の乗組員が海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、A船の乗組員が船長Bと損傷状況について話をしたのち、B船に伴走して防府市野島漁港に向かい、5日01時00分ごろ同漁港沖で錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、はも底引き網漁の目的で、平成30年7月4日19時10分ごろ野島漁港を出港した。</p> <p>B船は、1回目の投網作業を終えたのち野島北西方沖で漂流して揚網作業を行い、23時48分ごろ2回目の操業を行う目的で山口県上関町祝島周辺海域<small>かみのせき いわい</small>に向かうこととして漂流場所を発進し、左旋回したのち約8knの速力で自動操舵により東南東進を始め、船長Bが、後部甲板で漁獲物の選別作業を行っていたところ、船首方に接近するA船に気付いたもののどうすることもできず、その船首部とA船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船首部に損傷を生じたものの、自力での航行が可能であったので野島漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参</p>

	照)
その他の事項	<p>機関士 A は、B 船を安全に通過できるようもう少し距離を確保し、また、早い時機に注意喚起を行えばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長 B は、A 船の汽笛が聞こえておらず、周囲の見張りを行っていればよかったと本事故後に思った。</p>
分析 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>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、野島西方沖を北北西進中、機関士 A が、左舷前方に B 船を認めた際、白灯 1 個及び作業灯を目視で確認して B 船が漂流中であり安全に通過できると思い、そのままの針路及び速力で航行を続けたことから、漂流状態から発進して自船に接近する B 船を避けることができず、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、野島北西方沖から次の漁場に向け漂流状態から発進して自動操舵で東南東進中、船長 B が、後部甲板で漁獲物の選別作業を行っていたことから、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。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、野島西方沖において、A 船が北北西進中、B 船が漂流状態から発進して自動操舵で東南東進中、機関士 A が、左舷前方に B 船を認めた際、B 船が漂流中であり安全に通過できると思い、そのままの針路及び速力で航行を続け、また、船長 B が、後部甲板で漁獲物の選別作業を行っていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・漂流中の他船を認めた場合、その船が発進する可能性があることを念頭に置き、十分な距離を確保して航行すること。 ・他船を視認した場合、その船が自船の存在を認識していない場合があることを念頭に置き、早期に汽笛又はサーチライトを使用するなど、自船の存在を確実に知らせること。 ・漂流状態から発進する場合、周囲に他船がないか確認するとともに、航行中は、他船を見落とすことがないよう、特定の作業だけに意識を向けることなく周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

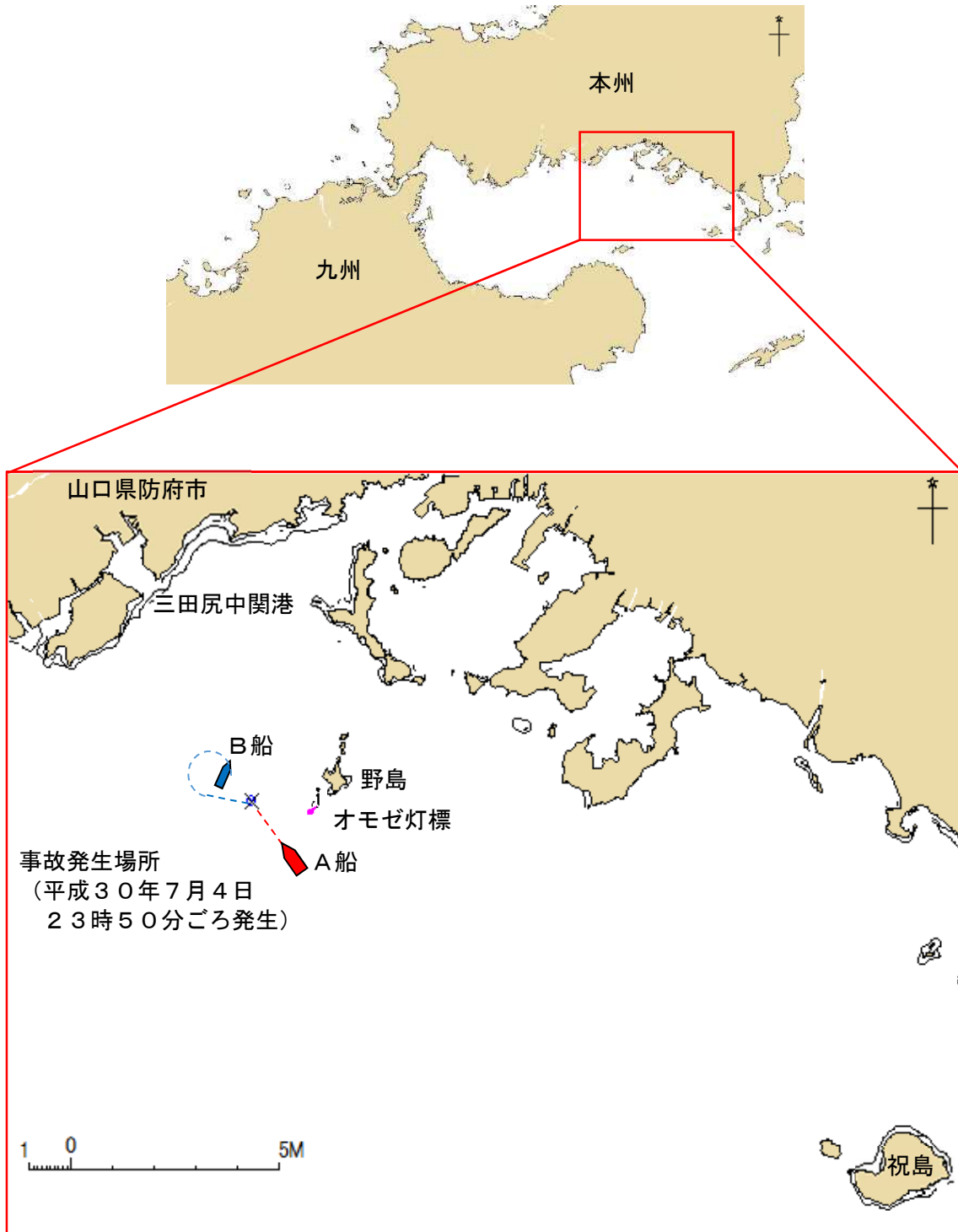


写真1 A船



写真2 B船

