

## 船舶事故調査報告書

令和元年11月6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	令和元年7月19日 20時25分ごろ
発生場所	はりま しかのせ 播磨灘の鹿ノ瀬南西方沖 淡路室津港西防波堤灯台から真方位276° 7.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 32.3′ 東経134° 43.8′）
事故の概要	石炭灰運搬船ひまわりは、西南西進中、また、漁船伸盛丸は、えい網しながら北進中、両船が衝突した。 ひまわりは、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、また、伸盛丸は、船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和元年7月23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 石炭灰運搬船 ひまわり、4,064トン 142311、株式会社電発コール・テックアンドマリーン、 NSユナイテッド内航海運株式会社 100.90m×17.50m×8.70m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成26年9月 B 漁船 伸盛丸、4.8トン HG3-43233（漁船登録番号）、個人所有 11.80m（Lr）×2.99m×1.01m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成11年3月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月14日 免状交付年月日 平成29年2月28日 免状有効期間満了日 令和4年8月13日 航海士A 男性 25歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成26年10月28日 免状交付年月日 令和元年6月12日 免状有効期間満了日 令和6年10月27日

	<p>B 船長B 男性 63歳  一級小型船舶操縦士  免許登録日 平成28年3月14日  免許証交付日 平成28年3月14日  (令和3年3月13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 船首部外板に破口</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南東、風力 2、視界 良好  海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人が乗り組み、山口県宇部市宇部港で揚げ荷役を行う目的で、令和元年7月19日14時50分ごろ徳島県阿南市橘港を出港した。</p> <p>A船は、明石海峡を通過した後、19時55分ごろ船長Aが降橋し、20時00分ごろ、航海士Aが、前直の航海士から、船首方の播磨灘航路第5号灯浮標付近に漁船数隻がいること、船首方にA船よりも遅い同航船1隻がいること、及び船尾方にA船よりも速い同航船3隻がいることを引き継いで操舵手と共に当直に当たり、航海灯を表示して約15ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により播磨灘を西南西進した。</p> <p>航海士Aは、船首方の漁船数隻がA船の針路から離れ、また、針路の定まっていなかったB船が左舷船首方で停止したので、原針路でもB船の北方を通過できると思ったが、B船との通過距離を離そうと設定針路を右へ2°変更するよう操舵手に指示した。</p> <p>A船は、鹿ノ瀬南西方沖を西南西進中、航海士Aが、船尾方の同航船等に対する見張りを行っていたところ、20時24分ごろ、左舷船首方200m付近に北進するB船を認め、手動操舵として右舵10°に続いて右舵一杯を操舵手に指示したものの、20時25分ごろ右回頭中にB船と衝突した。</p> <p>航海士Aは、VHF無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員1人(以下「甲板員B」という。)が乗り組み、底びき網漁を行う目的で、15時00分ごろ兵庫県姫路市坊勢漁港を出港した。</p> <p>B船は、播磨灘航路第5号灯浮標付近の漁場で操業を行い、南北方向にえい網を繰り返した後、20時17分ごろ、6回目の操業を開始し、緑色全周灯、白色全周灯、両舷灯及び船尾灯を表示して約3knの速力で自動操舵によりえい網しながら北進した。</p> <p>船長Bは、甲板員Bと共に前部甲板で漁獲物の選別作業を行った後、自らは操舵室に戻り、北方及び西方の見張りを行っていたとこ</p>

	<p>ろ、船体に衝撃を感じてA船を認め、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。 (付図1 事故発生経過概略図、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、汽笛を吹鳴して注意喚起を行うとともに、設定針路を右へ10°変更してB船との通過距離を離しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、操船中、操舵室の左舷側に腰を掛け、窓から顔を出して船首方及び左舷方の見張りを行っており、5回目の操業で南進した際に東方の見張りを行い、西進する船舶を認めていたものの、B船から遠距離であったので、操業に支障となる船舶はいないと思い、本事故当時、北方及び西方の見張りを行っていた。(写真1参照)</p> <div data-bbox="692 797 1171 1429" data-label="Image"> </div> <p>写真1 船長Bの操船時の姿勢(操舵室左舷側)</p> <p>甲板員Bは、本事故当時、漁獲物の選別作業を続けていた。</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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、鹿ノ瀬南西方沖を西南西進中、航海士Aが、針路の定まっていなかったB船が左舷船首方で停止したのを認め、B船の北方を安全に通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、北進を始めたB船に気付くのが遅れ、右舵10°に続いて右舵一杯を取ったもののB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鹿ノ瀬南西方沖において、6回目の操業を開始してえい網</p>

	<p>しながら北進中、船長Bが、5回目の操業で東方から西進する船舶を認めていたものの、B船から遠距離であり、操業に支障はないと思い、北方及び西方の見張りを行ってえい網を続けたことから、東方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、鹿ノ瀬南西方沖において、A船が西南西進中、B船がえい網しながら北進中、航海士Aが、左舷船首方で停止したB船の北方を安全に通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、東方から西進する船舶は操業に支障はないと思い、えい網を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 操業中の漁船の付近を航行する際は、漁船の動きが分かりづらいので、十分に距離を隔てて航行するとともに、継続してその動向を確認すること。</li> <li>・ 操業中の漁船の付近を航行する際は、汽笛を吹鳴するなどして自船の存在を示す措置を採ること。</li> <li>・ 通航船舶の多い航路付近で操業を行う際は、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> </ul>



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
19:55:02	34-34-51.5	134-51-55.4	247.6	247	15.3
20:00:02	34-34-22.1	134-50-30.2	248.5	250	15.1
20:05:02	34-33-56.6	134-49-05.9	250.2	250	14.6
20:10:02	34-33-31.8	134-47-45.0	250.3	250	14.0
20:15:02	34-33-07.8	134-46-25.2	250.0	250	14.1
20:20:04	34-32-44.7	134-45-06.9	250.2	251	13.9
20:21:01	34-32-39.5	134-44-50.0	249.8	251	13.7
20:22:02	34-32-34.7	134-44-34.2	250.2	250	13.7
20:23:01	34-32-30.0	134-44-18.6	249.7	250	13.7
20:23:08	34-32-29.5	134-44-17.1	249.8	251	13.7
20:23:18	34-32-28.8	134-44-14.5	250.1	251	13.7
20:23:28	34-32-28.0	134-44-11.9	250.5	250	13.7
20:23:38	34-32-27.1	134-44-09.0	250.3	250	13.6
20:23:48	34-32-26.3	134-44-06.5	249.9	250	13.7
20:23:58	34-32-25.5	134-44-03.9	249.7	250	13.7
20:24:08	34-32-24.7	134-44-01.3	249.7	250	13.7
20:24:18	34-32-24.0	134-43-59.0	249.7	250	13.6
20:24:28	34-32-23.2	134-43-56.1	250.0	250	13.6
20:24:38	34-32-22.4	134-43-53.6	249.9	251	13.6
20:24:48	34-32-21.7	134-43-51.3	249.9	254	13.6
20:24:58	34-32-20.8	134-43-48.7	248.9	268	13.6
20:25:05	34-32-20.4	134-43-46.9	251.3	282	13.4
20:25:12	34-32-20.3	134-43-45.1	257.5	293	12.9
20:25:18	34-32-20.4	134-43-43.7	265.2	303	12.1
20:25:28	34-32-21.0	134-43-41.7	279.8	309	10.9
20:25:38	34-32-21.8	134-43-40.0	292.3	306	10.1
20:25:48	34-32-22.7	134-43-38.3	296.9	305	10.1
20:25:58	34-32-23.5	134-43-36.4	297.9	304	10.3
20:26:08	34-32-24.4	134-43-34.6	298.6	304	10.5

※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、対地針路及び船首方位は真方位である。