

船舶事故調査報告書

令和元年10月16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12月12日 05時50分ごろ
発生場所	香川県土庄町千振島西方沖 讃岐千振島灯台から真方位277° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 32.2′ 東経134° 06.5′）
事故の概要	貨物船第八住福丸は、東北東進中、また、漁船清丸は、投網しながら東北東進中、両船が衝突した。 清丸は、船長が死亡し、右舷船尾部の亀裂等を生じ、また、第八住福丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月14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 第八住福丸、487トン 129575、有限会社栄昇海運 65.15m×13.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和62年11月30日 B 漁船 清丸、4.9トン KA3-27641（漁船登録番号）、個人所有 11.94m（Lr）×3.06m×0.92m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、平成3年3月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成5年6月23日 免状交付年月日 平成30年2月26日 免状有効期間満了日 令和5年6月22日 甲板員A 男性 50歳 B 船長B 男性 52歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和61年12月5日 免許証交付日 平成28年3月28日 （令和3年12月4日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 死亡 1人(船長B)
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部に破口を伴う亀裂、右舷外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか3人が乗り組み、砂約1,600tを積み、平成30年12月12日02時30分ごろ阪神港大阪区に向けて福山港を出港した。</p> <p>A船は、甲板員Aが香川県高松市井島西方沖で一等航海士と交替して単独の船橋当直につき、椅子に腰を掛けた姿勢で、自動操舵によって約10.0ノットの対地速力で航行した。</p> <p>A船は、高松市筏島^{いかだ}東北東方沖で、甲板員Aが、レーダーで左舷船首方約3.0Mに漁船らしき船影を認め、目視で確認したところ、白色及び緑色の灯火が見えたので、同船がA船の船首方を左方から右方に横切っていくと思ひ、その後右舷側に見える小豆島の明かりを見ながら航行した。</p> <p>A船は、干振島西方沖を東北東進中、05時50分ごろ、甲板員Aが、ふと船首方を見ると、右舷船首付近から船尾方へ流れて行くB船が見え、右舷側ウイングに出て確認したところ、A船から離れて行くB船を認めた。</p> <p>甲板員Aは、すぐに機関を中立運転とし、機関音の異常に気付いて昇橋した船長AにB船と衝突したかもしれない旨の報告を行った。</p> <p>A船は、船長Aが、衝突していればB船が再びA船に近寄って来るとも知れないと思ひ、約10分間その場に止まったものの、B船が近寄って来る気配がなかったので、衝突していないだろうと考え、阪神港大阪区に向かった。</p> <p>甲板員Aは、阪神港大阪区に入港後、右舷船首部外板に白色ペンキの付着した擦過傷を認め、その後海上保安庁からの連絡でB船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、えびの底引き網漁の目的で、03時30分ごろ干振島西方沖にある団子瀬^{だんご}北方の漁場に向けて土庄町^{おえ}小江港を出港した。</p> <p>B船の僚船船長は、漁場に向かうB船を認め、船長Bに電話をかけたところ、船長Bから寝坊して出港が遅れた旨の返事を得、その後05時00分ごろ干振島北西方沖でマストに緑色全周灯と白色全周灯を表示した揚網中のB船を認めた。</p> <p>B船は、07時05分ごろ別の僚船によって干振島西岸へ船首から乗り揚げている状態で発見され、その後無人であることが確認された。</p> <p>B船の漁具は、僚船によって団子瀬東灯浮標の北方の海底から引き</p>

	<p>揚げられた。</p> <p>船長Bは、13日10時00分ごろ別の僚船によって団子瀬東灯浮標西北西方の海底から引き揚げられ、その後溺死と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、甲板員Aが六級海技士（航海）以上の海技資格を有しておらず、単独で船橋当直をできないことを知っていたが、船橋当直の経験が豊富であったので、同人を単独の船橋当直につかせていた。</p> <p>B船は、日頃から団子瀬北方海域で投網し、東北東方に向けて操業を行っていた。</p> <p>B船は、千振島西岸に乗り揚げた状態で発見された際、主機のクラッチレバーが前進、スロットルレバーが微速の状態となっていた。</p> <p>B船は、漁網用えい航ワイヤ巻取りローラ（以下「本件巻取りローラ」という。）のクラッチ及びブレーキが開放状態となっており、また、本件巻取りローラに取り付けられていたワイヤを繋ぐ化学繊維製ロープが、右舷用及び左舷用共引き千切れた状態となっていた。</p> <p>B船は、右舷外板の右舷船尾部付近から船首方にかけてA船の船体塗色と同じ青色ペンキが、また、漁網用えい航ワイヤ2本にもそれぞれ青色ペンキが付着していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していない状態で発見された。</p> <p>(写真4 漁具のえい航ワイヤの状況（2本分）、写真5 本件巻取りローラの状況 参照)</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 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、千振島西方沖を東北東進中、甲板員Aが、単独の船橋当直中に右舷側に見える小豆島の明かりを見ていたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、A船の右舷船首部外板に擦過傷、B船の右舷船尾部に破口を伴う亀裂を生じていたことから、A船の右舷船首部がB船の右舷船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、B船を初認した際、白灯と緑灯を認めたことから、B船がA船の船首方を左方から右方に横切っていくものと判断し、その後右舷方の島明かりを見ていたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、トロール従事船の緑色全周灯を右舷灯と誤認した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、溺死した。</p> <p>B船は、千振島西方沖で投網しながら東北東進中、A船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、次のことから、衝突時、投網中であったものと推定される。</p> <p>① 主機のクラッチレバーが前進、スロットルレバーが微速の状態となっていたこと。</p> <p>② 本件巻取りローラのクラッチ及びブレーキが開放状態となっており、また、本件巻取りローラに取り付けられていたワイヤを繋ぐ化学繊維製ロープが、右舷用及び左舷用共引き千切れた状態となっていたこと。</p> <p>③ 漁具が操業海域の海底から引き揚げられたこと。</p> <p>④ 漁網用えい航ワイヤに青色ペンキが付着していたこと。</p> <p>船長Bが落水して溺死した状況は、目撃者がいないことから、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、千振島西方沖において、A船が東北東進中、B船が投網しながら東北東進中、甲板員Aが、単独の船橋当直中に右舷側に見える小豆島の明かりを見ていたため、B船に気付かず、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及び被害の軽減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"> ・ 操船者は、航海中、特定の方向を見続けることなく、常時周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない者を単独で船橋当直につかせないこと。 ・ 乗組員は、甲板上で作業する場合、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

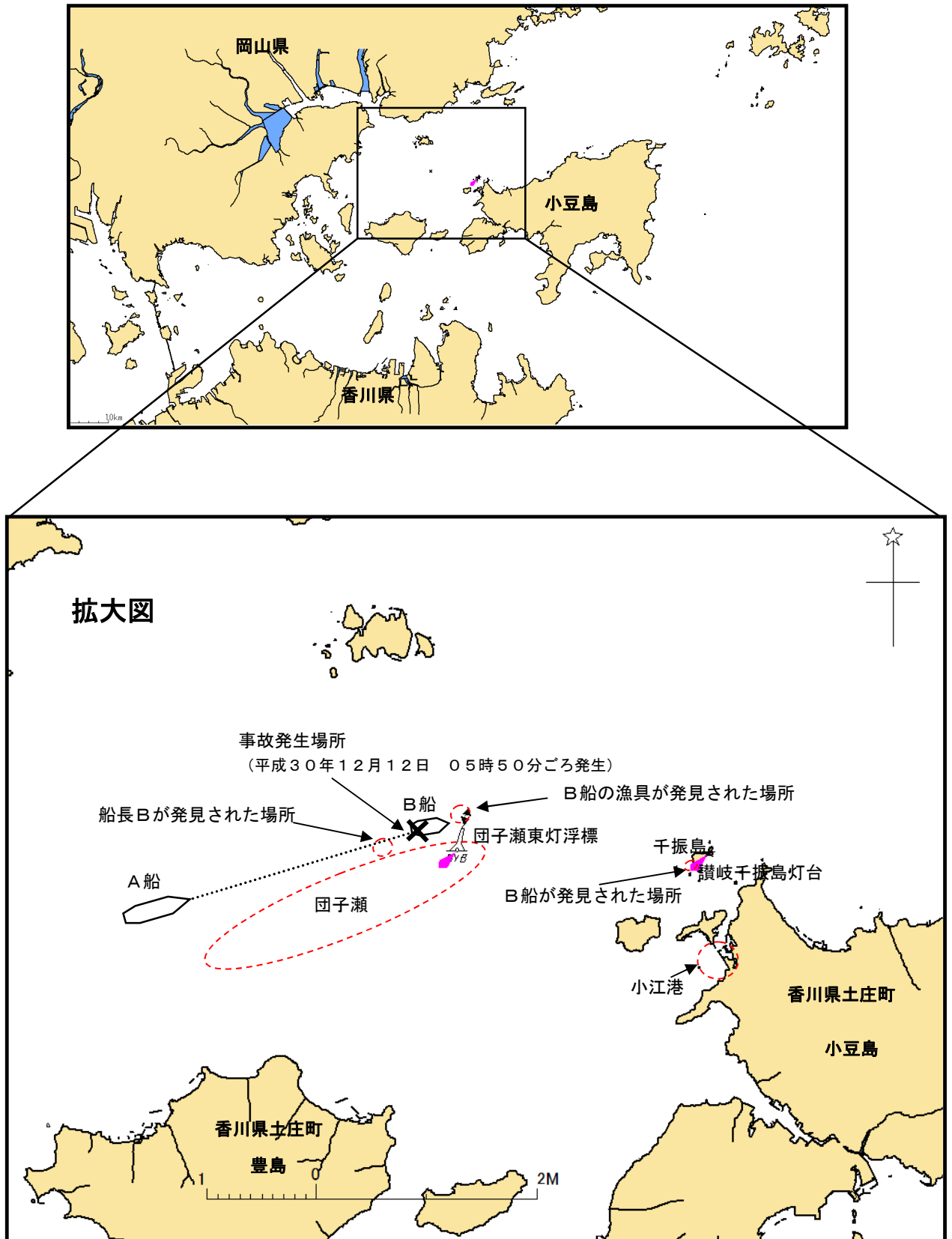


写真1 A船



白色ペンキの付着した擦過傷があった場所

写真2 B船



写真3 B船の損傷状況



破口

青色ペンキの付着した箇所

写真4 漁具のえい航ワイヤの状況（2本分）



青色ペンキ

写真5 本件巻取りローラの状況



漁網用えい航ワイヤを接続する化学繊維製ロープ