

# 船舶事故調査報告書

令和元年11月13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31年1月15日 18時30分ごろ  |
| 発生場所   | 香川県高松市稲毛島北方沖<br>稲毛島灯台から真方位021° 1.5海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 25.9′ 東経134° 08.9′）   |
| 事故の概要  | 石材及び砂利運搬船第三澤西丸 <sup>さわにし</sup> は、西北西進中、また、漁船大栄丸 <sup>だいえい</sup> は、南進中、両船が衝突した。<br>大栄丸は、船長が死亡し、船体が2つに割損し、また、第三澤西丸は、船首部に擦過傷を生じた。   |
| 事故調査の経過  | 平成31年1月17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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 石材及び砂利運搬船 第三澤西丸、493トン<br>132280、澤西建設株式会社<br>65.60m×13.20m×6.20m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成3年9月20日<br>B 漁船 大栄丸、4.8トン<br>KA3-26397（漁船登録番号）、個人所有<br>12.02m（Lr）×2.97m×0.91m、FRP<br>ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和62年7月4日 |
| 乗組員等に関する情報   | A 船長A 男性 44歳<br>五級海技士（航海）<br>免許年月日 平成9年8月25日<br>免状交付年月日 平成29年7月21日<br>免状有効期間満了日 令和4年8月24日<br>機関員A 男性 51歳<br>五級海技士（航海）（履歴限定）<br>免許年月日 平成23年9月22日<br>免状交付年月日 平成28年6月6日<br>免状有効期間満了日 令和3年9月21日<br>B 船長B 男性 75歳    |

|       |  |
|-------|--|
|       | <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br/> 免許登録日 昭和49年12月6日<br/> 免許証交付日 平成26年6月9日<br/> (令和元年10月7日まで有効)</p>   |
| 死傷者等  | <p>A なし<br/> B 死亡 1人(船長B)</p>  |
| 損傷    | <p>A 船首部に擦過傷<br/> B 船体が2つに割損</p>   |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約8～10m/s、視界 良好<br/> 海象：波高 約0.75m<br/> 日没時刻：17時16分ごろ</p>  |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A及び機関員Aほか3人が乗り組み、コンクリート片約1,500tを積み、平成31年1月15日12時20分ごろ愛媛県東予市壬生川港<small>とうよ にゅうがわ</small>に向けて阪神港大阪区を出港した。</p> <p>A船は、機関員Aが、18時00分ごろ香川県小豆島町地蔵崎南東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見張りをを行い、法定灯火を表示し、約10ノットの対地速力で、自動操舵によって航行した。</p> <p>機関員Aは、備讃瀬戸東航路に入域し、レーダーで船首方約2.8Mの備讃瀬戸東航路中央第6号灯浮標(以下「6号灯浮標」という。)西北西方に漁船らしき2隻の船影を確認し、その内の1隻が南東方へ、残りの1隻が北方へ移動して行ったので、前路には航行の支障となる他船がないと思い、その後スマートフォンを見ながら西北西進した。</p> <p>機関員Aは、18時30分ごろ6号灯浮標西北西方約1.5Mでふと船首方を見たところ、A船の船首約50mを右方から左方に横切っていく作業灯を点けた白色船体のB船を認めたので右舵を取って避けようとしたものの、その後B船が見えなくなり、昇橋して来た機関長にその旨を報告した。</p> <p>A船は、機関長から報告を受けた船長の指揮の下、搭載艇を降ろしてB船の捜索を行ったもののB船を発見することができなかったので118番通報し、駆けつけた巡視艇の乗組員の指示に従って高松市高松港に向かった。</p> <p>船長A及び機関員Aは、海上保安官からA船がB船と衝突したことを知らされた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、えび底びき網漁の目的で、15時00分ごろ6号灯浮標西方沖の漁場に向けて高松市庵治港<small>あじ</small>を出港した。</p> <p>B船の僚船の船長は、15時00分ごろB船に続いて庵治港を出港し、17時30分ごろ6号灯浮標西方沖で揚網中のB船を認めた。</p> |

|        |   |
|--------|---|
|        | <p>B船は、20時00分ごろ6号灯浮標付近で通航船舶によって2つに割損した状態で発見され、僚船によってえい航されて引き揚げられた後、無人であることが確認され、船長Bが行方不明となった。</p> <p>船長Bは、令和元年7月3日、底びき網漁船によって小豆島町大角<sup>おおかど</sup>鼻沖で発見され、溺死（推定）と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>   |
| その他の事項 | <p>船長Aは、全乗組員が六級海技士（航海）以上の海技資格を有していたので、全乗組員で単独の航海船橋当直を編成していた。</p> <p>機関員Aは、機関の海技資格を取得する目的で、機関員として雇い入れられていた。</p> <p>B船は、船体中央部付近から2つに割損し、船尾側割損部の左舷外板にA船の外板色と同じ緑色ペンキが付着しており、漁網が巻取りローラに巻かれた状態となっていた。</p> <p>（写真3 B船左舷側外板の緑色ペンキの付着状況、写真4 B船の漁網の状況 参照）</p>   |
| 分析     | <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> <p>A あり、B 不明<br/>A なし、B 不明<br/>A なし、B なし</p> <p>A船は、稲毛島北方沖を西北西進中、単独で船橋当直中の機関員Aが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、スマートフォンを見て前方を見ておらず、同じ針路及び速力で航行していたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関員Aが備讃瀬戸東航路に入域した際にレーダーで確認した6号灯浮標西北西方の漁船らしき2隻の船影は、南東方へ移動した船がB船の僚船で、北方へ移動した船がB船であった可能性があると考えられる。</p> <p>機関員Aは、機関員として雇い入れられていたことから、単独の航海船橋当直につくことができなかった。</p> <p>B船は、稲毛島北方沖を南進中、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bの死因は、溺死（推定）であった。</p> |
| 原因     | <p>本事故は、夜間、稲毛島北方沖において、A船が西北西進中、B船が南進中、単独で船橋当直中の機関員Aが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、スマートフォンを見て前方を見ておらず、同じ針路及び速力で航行していたため、B船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>  |
| 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"><li>・ 船橋航海当直者は、当直中、スマートフォンを使用することなく見張りと操船に専念すること。</li><li>・ 船長は、法定の職員を航海船橋当直につかせること。</li></ul> |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

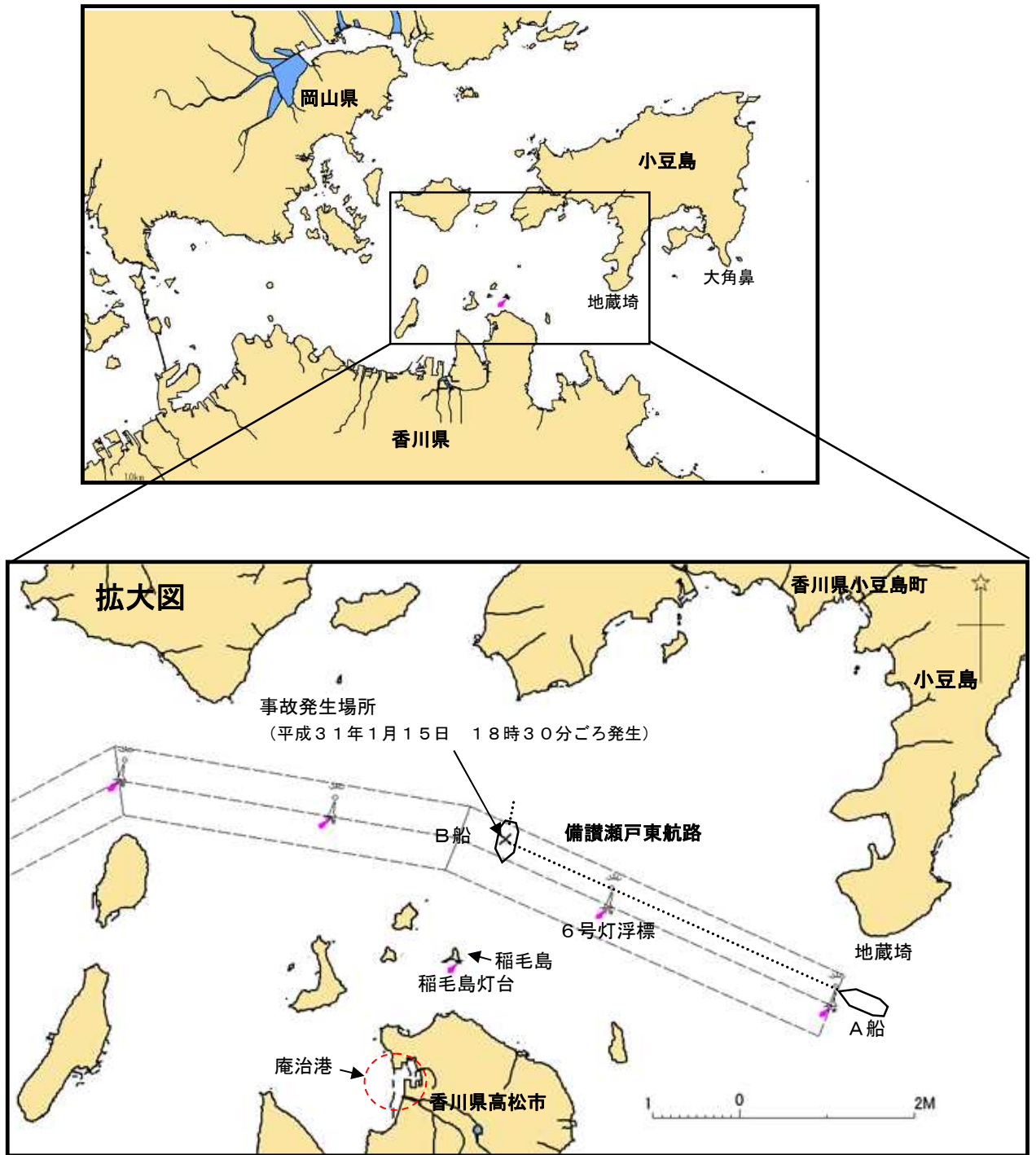


写真1 A船の状況



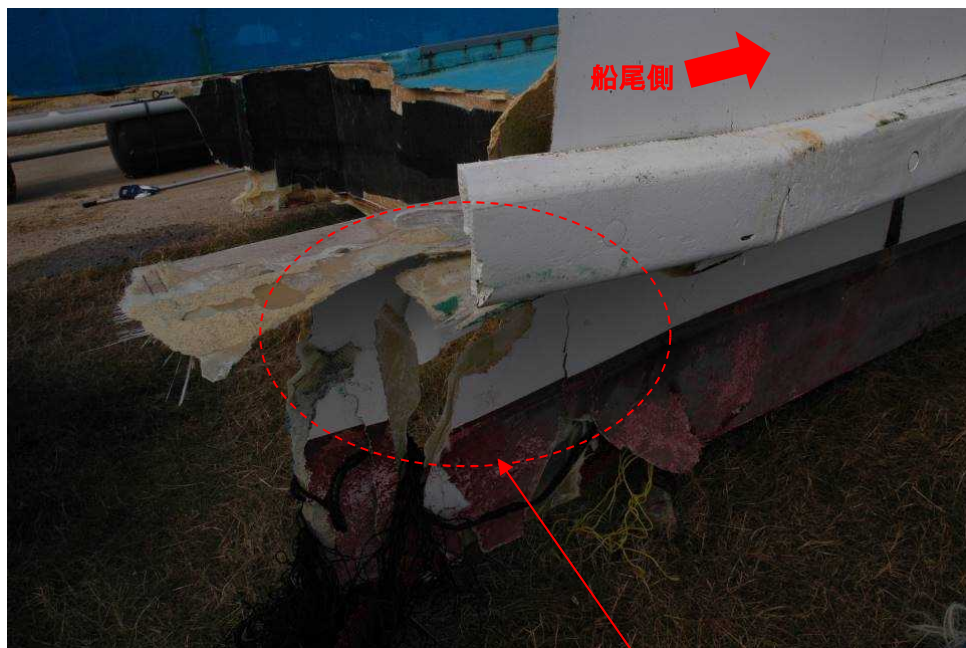
擦過傷があった場所

写真2 B船の損傷状況



割損部

写真3 B船左舷側外板の緑色ペンキの付着状況



緑色ペンキ付着部

写真4 B船の漁網の状況



漁網