

船舶事故調査報告書

令和元年5月29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9月19日 04時20分ごろ
発生場所	和歌山県有田市沖ノ島 ^{ありだ} 西北西方沖 下津沖ノ島灯台から真方位286° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34°07.3′ 東経135°02.5′）
事故の概要	引船第二十八山和丸 ^{さんわ} は、単独で北進中、また、漁船金比羅丸 ^{こんびら} は、えい網しながら南南西進中、両船が衝突した。 金比羅丸は、船長が負傷し、左舷船尾部外板に亀裂を生じ、また、第二十八山和丸は、左舷船首側のロープ吊上げ用アームに曲損を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 引船 第二十八山和丸、99トン 131707、山和船舶海運有限会社 28.00m×7.50m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年4月14日 B 漁船 金比羅丸、13.44トン WK2-3102（漁船登録番号）、個人所有 14.86m（Lr）×3.79m×1.09m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数30、昭和54年4月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年12月20日 免状交付年月日 平成28年8月24日 免状有効期間満了日 令和3年12月19日 航海士A 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年8月28日 免状交付年月日 平成28年6月13日 免状有効期間満了日 令和3年8月27日

	<p>B 船長B 男性 64歳 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55年2月28日 免許証交付日 平成30年1月22日 (令和5年3月21日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 左舷船首側のロープ吊上げ用アームに曲損 B 左舷船尾部外板に亀裂</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
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、平成30年9月18日11時00分ごろ阪神港大阪区に向けて愛知県衣浦港^{きゅうと}を単独で出港した。</p> <p>A船は、航海士Aが、19日03時50分ごろ、和歌山県美浜町日ノ御崎北方沖において、前直の航海士から船橋当直を引き継ぎ、航海灯を表示して約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により北進を続けた。</p> <p>航海士Aは、04時10分ごろ右舷船首方にB船の灯火がぼんやりと見え、やがてB船の紅灯及び白灯を認めるとともに、レーダーでB船の映像がA船の正船首方寄りに移動しているように見えたので、B船がA船の船首方を通過していくと思い、考え事をしながら同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、04時20分ごろ、沖ノ島西北西方沖を北進中、軽い衝撃を感じるとともに、左舷方至近にB船を認めた。</p> <p>航海士Aは、B船が航行を続けているように見えたので、えい網中のB船のワイヤ等に接触したかもしれないと思い、舵の損傷状況を確認しようと主機を微速力前進とし、手動操舵に切り替えて舵の操作を行ったものの、異常を感じなかったため、航行を再開した。</p> <p>航海士Aは、加太瀬戸^{かた}を航行中に海上保安庁からVHF無線電話で問合せを受け、07時30分ごろ和歌山県和歌山下津港下津区に錨泊し、A船に損傷が生じていることを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底びき網漁を行う目的で、03時00分ごろ有田市の係留地を出発した。</p> <p>船長Bは、03時50分ごろ沖ノ島北西方沖において底びき網漁を開始し、両舷灯、回転灯及び作業灯を表示して約2knの速力で手動操舵によりえい網しながら南南西進していたところ、左舷船首方にA船の緑灯及び白灯を認めた。</p> <p>船長Bは、ふだんから沖ノ島西方沖を通過して和歌山下津港に向けて右転する船舶をよく見掛けていたので、いずれA船が右転すると思</p>

	<p>い、同じ針路及び速力でえい網を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷船首方至近に迫ったA船に衝突の危険を感じ、右舵を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、僚船に横抱きされて有田市箕島漁港^{みのしま}に入港した。</p> <p>船長Bは、入港後、自動車^{けい}で病院に向かい、頸椎捻挫と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、B船がA船の船首方を通過していくと思っていたので、気が緩んで考え事をしてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船の汽笛が故障して使用できなかったため、早めに転舵していればよかったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、本事故当時、法定灯火である、緑色全周灯、白色全周灯及び船尾灯を表示していなかった。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、沖ノ島西北西方沖を北進中、航海士Aが、B船がA船の船首方を通過していくと思い、考え事をしながら航行を続けたことから、接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、沖ノ島西北西方沖をえい網しながら南南西進中、船長Bが、いずれA船が和歌山下津港に向けて右転すると思い、至近に接近するまで同じ針路及び速力でえい網を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、汽笛が故障していたことから使用できなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、沖ノ島西北西方沖において、A船が北進中、B船がえい網しながら南南西進中、航海士Aが、B船がA船の船首方を通過していくと思い、考え事をしながら航行を続け、また、船長Bが、いずれA船が和歌山下津港に向けて右転すると思い、至近に接近するまで同じ針路及び速力で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>
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"> ・航行中は、操船に集中し、継続して他の船舶の動向を確認するなどして常時適切な周囲の見張りを行うこと。 ・他船の動静を思い込みで判断することなく、余裕のある時機に衝突を避けるための措置を採ること。 ・故障した機器類は、早めに修理又は交換すること。

	・ 法定の灯火を表示すること。
--	-----------------

付図1 事故発生経過概略図

