

船舶事故調査報告書

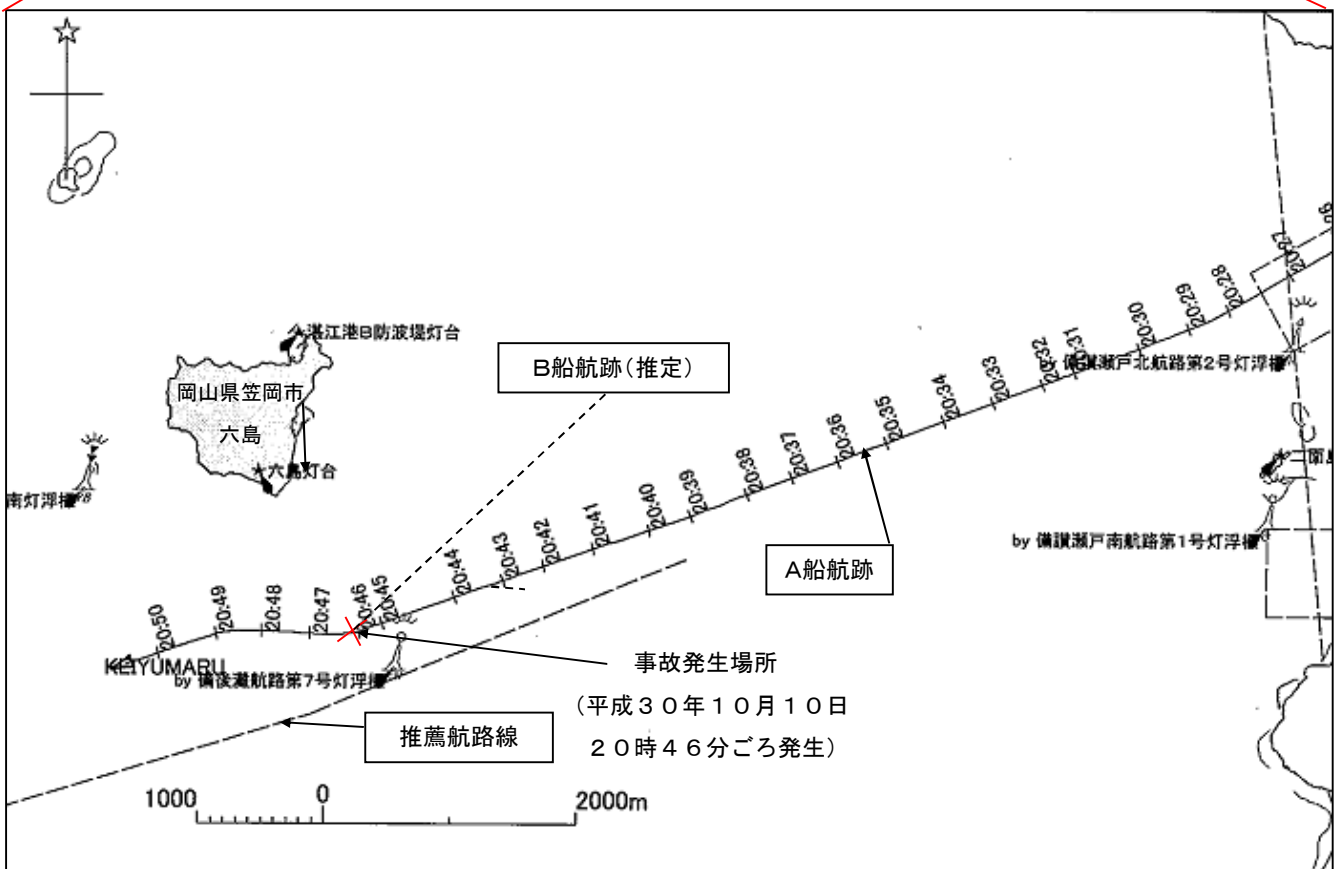
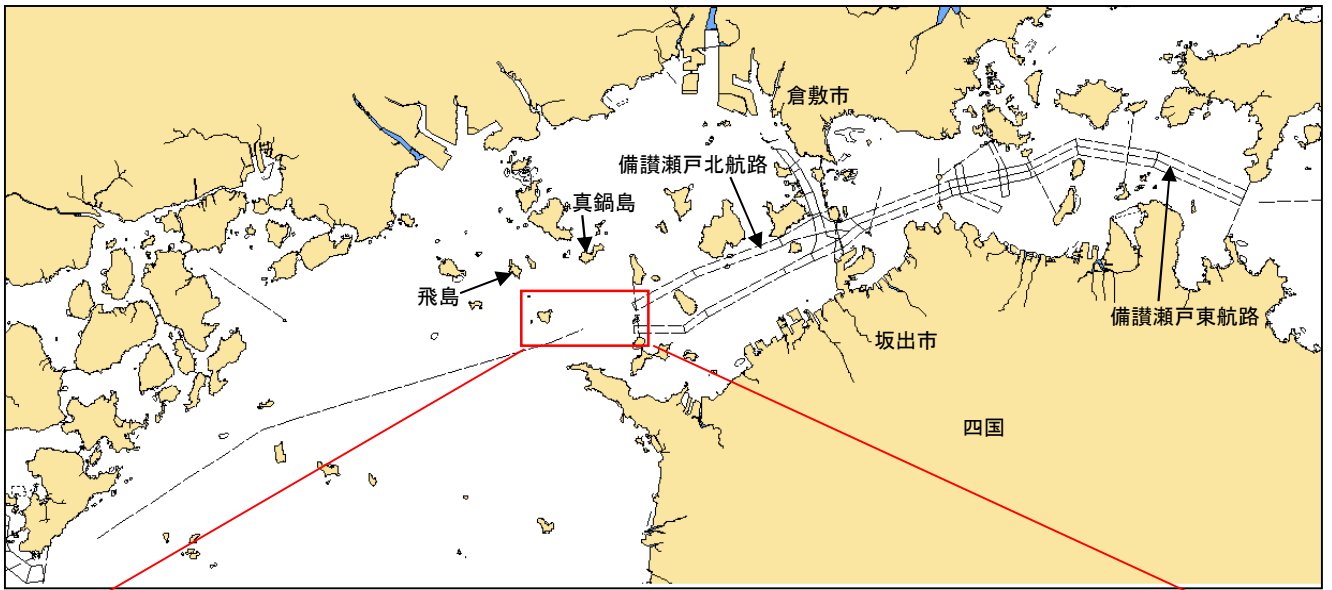
令和元年12月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄二（部会長）
 委 員 田村 兼吉
 委 員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年10月10日 20時46分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市六島南南東方沖 六島灯台から真方位148° 1,480m付近 （概位 北緯34° 17.3′ 東経133° 32.5′）
事故の概要	貨物船慶友丸は、西南西進中、また、漁船環愛は、えい網しながら南西進中、両船が衝突した。 慶友丸は、球状船首部等に擦過傷を生じ、また、環愛は、船長及び甲板員が負傷し、船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月16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 慶友丸、747トン 135570、有限会社立石海運 78.08m (Lr) × 14.30m × 7.56m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成9年1月 B 漁船 環愛、4.99トン OY3-24702（漁船登録番号）、個人所有 10.37m (Lr) × 2.74m × 0.77m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和53年4月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年5月28日 免状交付年月日 平成29年2月2日 免状有効期間満了日 令和4年5月27日 航海士A 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年7月5日 免状交付年月日 平成26年9月3日 免状有効期間満了日 令和元年9月2日 B 船長B 男性 45歳 二級小型船舶操縦士

	<p>免許登録日 平成26年4月11日</p> <p>免許証交付日 平成30年8月2日</p> <p>(令和6年4月10日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 2人(船長B、甲板員B)</p>
損傷	<p>A 球状船首部及び左舷船首部に擦過傷</p> <p>B 船尾部外板に破口、ネットローラに破損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 南流約0.2ノット(kn)</p> <p>日没時刻：17時37分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、石灰石約1,500tを積載し、平成30年10月10日13時50分ごろ福岡県<small>かんだ</small>苅田町苅田港に向けて徳島県阿南市<small>たちばな</small>橋港を出港した。</p> <p>A船は、18時30分ごろ、航海士Aが、船長Aから船橋当直を引き継いで単独で操船に当たり、備讃瀬戸東航路及び同北航路をこれに沿って約13knの速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、20時43分ごろ右舷船首方約4°1,050m付近にB船の灯火を視認したが、停船しており、航行に支障はないと思い、スマートフォンを操作して来島海峡航路までの距離を調べ始めた。</p> <p>A船は、航海士Aが、20時46分ごろ、ふと前方を見て正船首至近のB船に気付き、すぐに手動操舵に切り替えて右舵を取ったが、その球状船首部とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、小型機船底引き網漁を行う目的で、15時30分ごろ笠岡市外浦漁港を出港し、笠岡市飛島と六島間の海域で2回の操業を行い、19時50分ごろ同市真鍋島南方沖から六島南方沖に向けて3回目の操業を開始した。</p> <p>B船は、えい網しながら約1.5knの速力で自動操舵によって南西進し、船長Bが、19時55分ごろから甲板員Bと横並びで前部甲板左舷側に座り、右舷方を向いて漁獲物の選別を開始した。</p> <p>船長Bは、漁獲物の選別を行っていたところ、20時46分ごろ衝撃を感じ、船尾方にA船を認め、A船と衝突したことを知り、118番通報を行い、B船に浸水を認めたので、僚船に救助を依頼した。</p> <p>B船は、来援した僚船4隻により、笠岡市北木島町金風呂港へえい航された。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、本事故後、病院に行き、<small>けい</small>頸椎捻挫等とそれぞれ診断された。</p> <p>(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>船長Aは、操業漁船が多く見られたので、航海士Aに対して、漁船に注意するよう指導していた。</p> <p>航海士Aは、来島海峡に入る約1時間前、燃料切替えの指示を出すこととしており、スマートフォンのアプリケーションソフトで、来島海峡までの距離を調べ、燃料切替えの指示を出す時間を考えていた。</p> <p>船長Bは、漁獲物の選別中、15分に1回程度は周囲を見ていた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していた。</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、六島南南東方沖を西南西進中、航海士Aが、右舷船首方に認めたB船は停船しており、航行に支障のある船舶はないと思い、スマートフォンのアプリケーションソフトを操作していたことから、船首方至近にB船を認めて右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、六島南南東方沖をえい網をしながら南西進中、船長Bが、前部甲板左舷側に座り、右舷方を向いて漁獲物の選別作業を行いながら航行を続けたことから、船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、六島南南東方沖において、A船が西南西進中、B船がえい網しながら南西進中、航海士Aが、航行に支障のある船舶はないと思い、スマートフォンのアプリケーションソフトを操作しており、また、船長Bが、漁獲物の選別作業を行いながら航行を続けたため、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、周囲にいる他の船舶との衝突を避けられるよう、常時適切な見張りを行うこと。 ・操業中、漁獲物の選別作業を行う場合にも、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



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※ (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
20:28:19	034-18-42.0	133-37-02.4	239.3	238	14.0
20:29:14	034-18-37.1	133-36-50.1	247.3	247	13.9
20:30:08	034-18-32.2	133-36-34.7	249.1	248	13.9
20:31:26	034-18-25.8	133-36-14.5	249.3	249	13.7
20:32:04	034-18-22.8	133-36-04.7	249.4	249	13.7
20:33:04	034-18-17.9	133-35-49.4	248.5	249	13.6
20:34:04	034-18-13.1	133-35-34.1	249.4	249	13.6
20:35:13	034-18-07.6	133-35-16.5	249.5	248	13.5
20:36:13	034-18-02.8	133-35-01.3	248.8	248	13.5
20:37:13	034-17-58.3	133-34-47.2	249.9	249	13.5
20:38:05	034-17-54.0	133-34-33.3	248.8	248	13.4
20:39:13	034-17-48.3	133-34-15.9	249.6	250	13.4
20:40:05	034-17-44.6	133-34-02.9	250.5	250	13.4
20:41:14	034-17-39.7	133-33-45.4	252.0	250	13.4
20:42:14	034-17-35.3	133-33-30.2	251.0	250	13.3
20:43:04	034-17-31.6	133-33-17.7	250.3	251	13.2
20:44:04	034-17-27.2	133-33-02.7	250.4	251	13.2
20:45:34	034-17-20.5	133-32-40.0	250.5	250	13.1
20:46:03	034-17-18.4	133-32-32.8	252.1	264	12.9
20:47:03	034-17-18.0	133-32-17.7	272.1	274	12.6
20:48:03	034-17-18.6	133-32-02.5	272.2	273	12.6
20:49:00	034-17-17.6	133-31-48.5	258.1	253	12.4
20:50:14	034-17-12.5	133-31-30.4	251.2	250	13.0

※ 船位は、船橋上に設置された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。