

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	令和元年9月4日 13時18分ごろ
発生場所	香川県観音寺市伊吹島北方沖 伊吹港北浦西防波堤灯台から真方位008° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 11.0′ 東経133° 32.7′）
事故の概要	貨物船由良丸は、北進中、また、漁船第八大利丸及び漁船第七大利丸は、横抱き状態で北西進中、由良丸と第八大利丸とが衝突した。 由良丸は、右舷船首部に擦過傷を生じ、また、第八大利丸は、操舵室左舷側屋根の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和元年9月9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 由良丸、744トン 140638、由良機船株式会社（A社）、由良海運株式会社 85.67m×13.00m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成19年10月31日 B 漁船 第八大利丸、9.99トン（従船） KA2-1171（漁船登録番号）、個人所有 14.54m（Lr）×3.26m×0.96m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和57年3月30日 C 漁船 第七大利丸、9.96トン（主船） KA2-1170（漁船登録番号）、個人所有 14.54m（Lr）×3.25m×0.96m、FRP ディーゼル機関、134kW（動力漁船登録票による）、昭和57年3月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月21日 免状交付年月日 平成27年7月9日 免状有効期間満了日 令和2年8月20日 B 船長B 男性 56歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 昭和57年4月13日 免許証交付日 平成29年2月27日 (令和4年9月2日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 69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59年6月26日 免許証交付日 平成30年6月27日 (令和6年6月25日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷 B 操舵室左舷側屋根に擦過傷、後部甲板のデリックに曲損 C なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約3.8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、令和元年9月4日12時30分ごろ茨城県鹿島港に向けて愛媛県四国中央市三島川之江港を出港し、6Mレンジに設定したレーダー1台及びGPSプロッターを起動し、船長Aが、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に当たり、船首を伊吹島東方沖に向け、手動操舵により北進していた。</p> <p>A船は、13時03分ごろ伊吹島東方沖に至った頃、船首を香川県三豊市三崎^{みとよみ}西方1M付近に向け、約358°（真方位、以下同じ。）の針路及び約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長Aは、13時06分ごろ右舷船首方1～1.5M付近に横抱き状態で北北西～北西進するB船及びC船を視認し、レーダーを4Mレンジに切り替えて確認した。</p> <p>A船は、船長Aが、目視によりB船及びC船の様子を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、B船及びC船が左転してA船に近づいて来たように感じたので、左舵を取り、続いて左舵一杯としたが、13時18分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。（図1参照）</p>

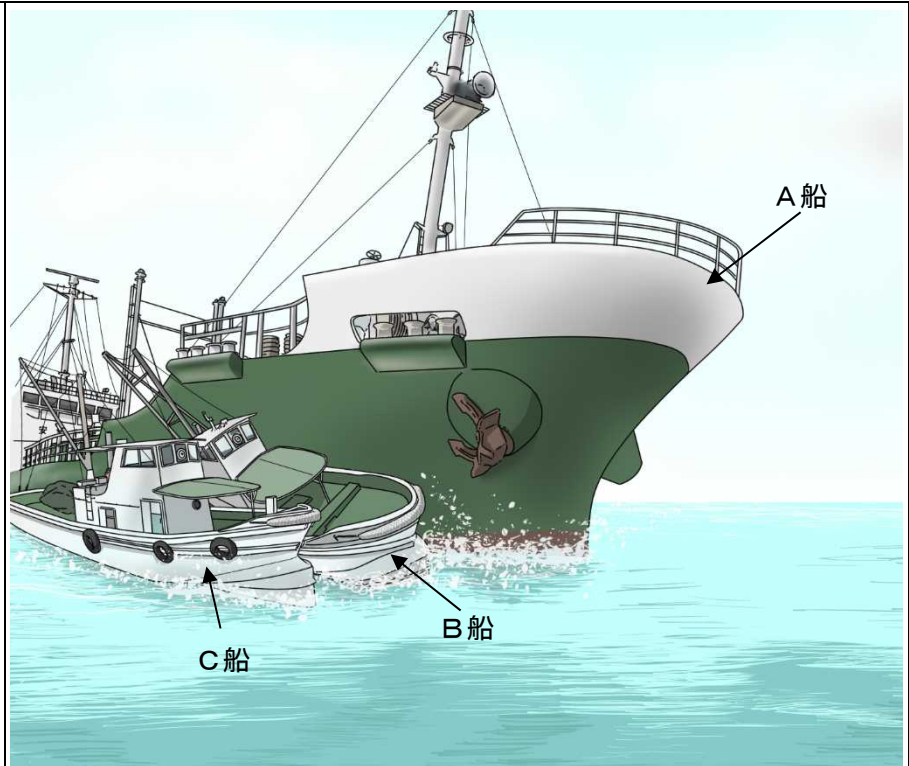


図1 A船とB船とが衝突したときの様子（イメージ）

A船は、船長Aが舵を中央に戻して主機を中立運転とし、惰力で航行した後停止した。

船長Aは、A船にB船及びC船を横付けさせた後、海上保安庁に本事故発生¹の通報及びA社に同旨の報告をした。

B船は、船長B及び甲板員2人が乗り組み、B船の右舷側と船長C及び甲板員3人が乗り組んだC船の左舷側を接舷させてワイヤ（もやい）で2か所固定して横抱き状態とし、運搬船である僚船2隻と共に船団を組み、2そう機船底びき網漁の目的で、06時30分ごろ伊吹島周辺の漁場に向けて三豊市仁尾港²を出港した。

船長B及び船長Cは、操業を繰り返し行って揚網し、僚船を広島県福山市宇治島³周辺の漁場へ向かわせた後、12時40分ごろ再びB船とC船を横抱き状態として魚群探索を行いながら漁場を移動することとした。

B船及びC船は、船長B及び船長Cがそれぞれ操舵室で操縦席に腰を掛け、手動操舵により操船に当たり、約10knの速力で、南進及び東進した後、船首を宇治島に向けて北西進した。

船長B及び船長Cは、それぞれ魚群探索に意識を向け、魚群探知機の画面を見ながら、ときどき船首方を見ていたところ、衝撃を感じてB船とA船とが衝突したことを知った。

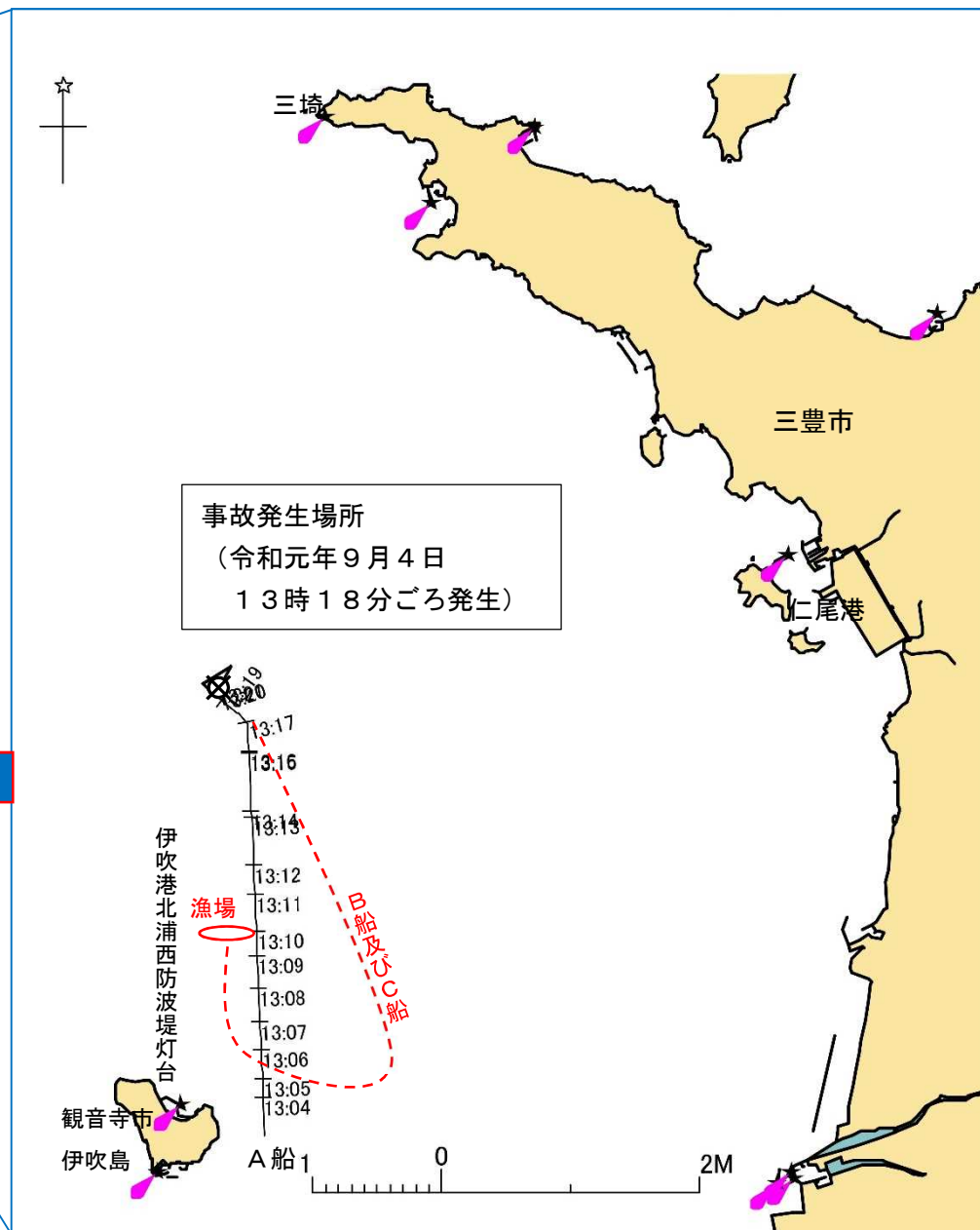
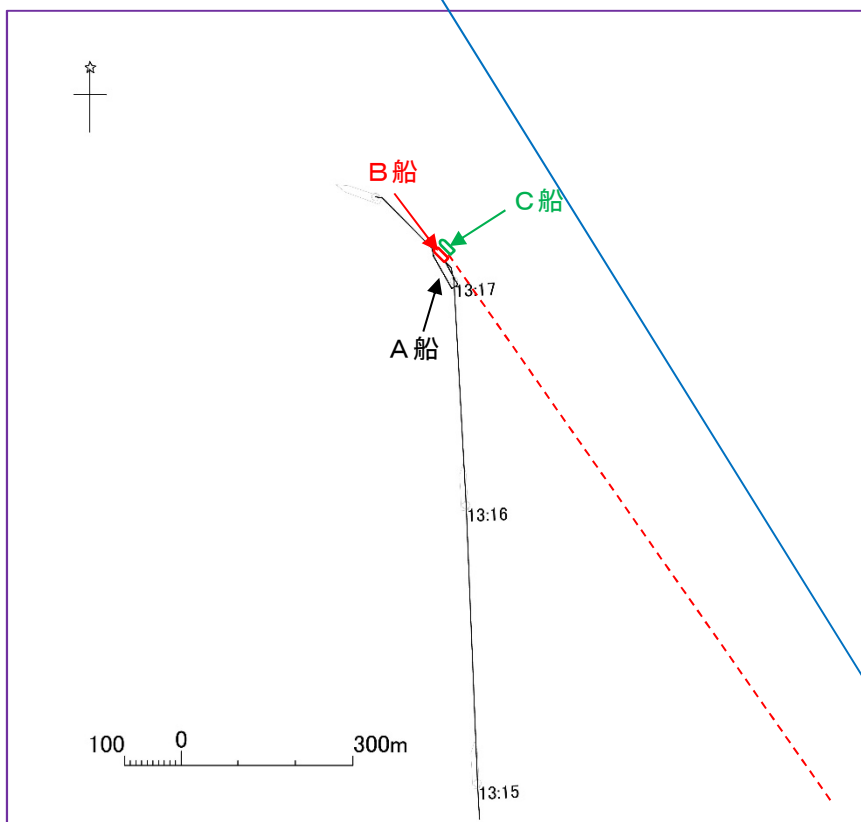
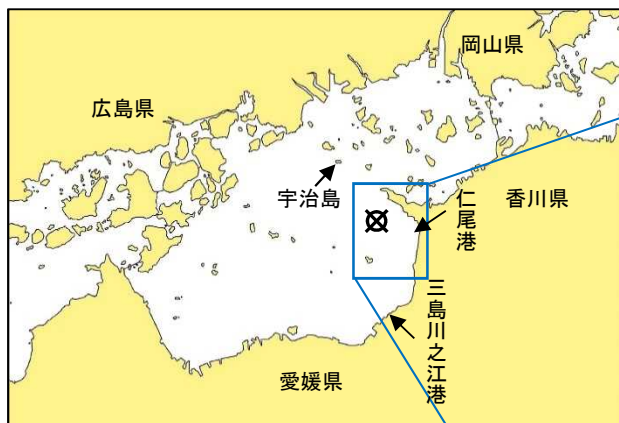
B船及びC船は、船長Bが主機を中立運転とし、C船は、自然に主機が停止し、右舷側に傾いたB船の甲板員2人がC船に移乗した後、A船に寄せた。

（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜

	<p>粹)、写真1 A船の損傷状況(右舷船首部)、写真2 B船の損傷状況(操舵室左舷側の屋根及び後部甲板のデリック) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、衝突の約10分前、操舵室右舷側に1度移動してB船及びC船を目視で確認し、このまま航行を続ければA船とB船及びC船の進路が交差すると思ひ、その後操舵スタンドの中央に戻ってB船及びC船の様子を見ながら立って操船に当たっていたが、本事故時、交差するのはもう少し時間が経過してからだと思っていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから汽笛を吹鳴することに躊躇いがあり、本事故時、B船及びC船の複数の乗組員がそれぞれ前部甲板上にいたのを認めていたので、A船の存在に気付いていると思ひ、B船及びC船が同じ針路及び速力で接近してくるのを認めた際、汽笛を吹鳴しなかった。</p> <p>船長Aは、航行中の漁船は急に転舵したり、停止したりするので、B船及びC船の様子を見ながら航行していたが、汽笛による注意喚起信号を行ったり、早めに大きく左転してB船及びC船を避けたりしていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船及びC船は、電子ホーン及び漁業無線を装備していた。</p> <p>船長B及び船長Cは、南進中、前方に他船を見掛けなかったため、その後北西進中に左舷方から接近してくる他船はいないと思ひ、左舷方の見張りが疎かになっていて、衝突するまでA船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>B船及びC船の各甲板員は、それぞれ前部甲板上に出ていたが、テントの下に座っていて、いずれの甲板員も衝突するまでA船に気付かなかった。</p> <p>船長B及び船長Cは、甲板員全員が前部甲板上に出るのではなく、後部甲板にも配置して周囲の見張りに当たらせていけば、早めにA船に気づき、汽笛信号を行ったり、回避したりすることができたと思ひ、本事故後に思った。</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、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、伊吹島北方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方にB船及びC船を認めた際、A船とB船及びC船の進路が交差するのはもう少し時間が経過してからだと思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、避航する時機が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、航行中の漁船は急に転舵したり、停止したりすることがあると思ひ、B船及びC船の様子を見ていたことから、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船及びC船が同じ針路及び速力で接近してくるのを認</p>

	<p>めた際、B船及びC船の複数の乗組員がそれぞれ前部甲板上にいたのを認めていたことから、B船及びC船がA船の存在に気付いていると思ひ、汽笛による注意喚起信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船及びC船は、横抱き状態で伊吹島北方沖を北西進中、船長B及び船長Cが、それぞれ魚群探索に意識を向け、魚群探知機の画面を見ながら航行を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付かず、B船がA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、伊吹島北方沖において、A船が北進中、B船及びC船が横抱き状態で北西進中、船長Aが、A船とB船及びC船の進路が交差するのはもう少し時間が経過してからだと思ひ、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長B及び船長Cが、それぞれ魚群探索に意識を向け、魚群探知機の画面を見ながら航行を続けたため、A船とB船と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"> ・ 船長は、接近する他船を認めた際、汽笛による注意喚起信号を行ったり、早めに大きく避航措置をとったりすること。 ・ 船長は、常時、適切な見張りを行って接近する他船の早期発見に努めるとともに、汽笛信号を行ったり、早めに僚船と無線で連絡を取り合うなどしたりして、衝突を避けるための措置をとること。 ・ 船長は、魚群探索を行いながら航行する場合、甲板員を適切な配置につけて周囲の見張りに当たらせること。

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※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
13:03:12	34-07-45.31	133-32-56.22	359	358.1	13.9
13:04:31	34-08-03.43	133-32-55.55	358	357.7	13.9
13:05:06	34-08-11.57	133-32-55.12	359	357.5	13.9
13:06:06	34-08-25.59	133-32-54.42	357	356.7	14.0
13:07:01	34-08-38.52	133-32-53.68	358	357.3	14.1
13:08:05	34-08-53.78	133-32-52.92	359	358.0	14.0
13:09:12	34-09-09.31	133-32-52.14	358	357.6	14.0
13:10:00	34-09-20.87	133-32-51.57	359	358.2	14.1
13:11:35	34-09-37.51	133-32-50.86	358	358.0	14.0
13:12:12	34-09-51.47	133-32-50.16	358	357.6	13.9
13:12:43	34-09-58.67	133-32-49.72	359	356.9	13.9
13:13:48	34-10-13.74	133-32-48.89	359	357.5	13.9
13:14:00	34-10-16.76	133-32-48.76	359	357.8	13.9
13:14:53	34-10-29.02	133-32-48.02	358	356.7	13.9
13:16:02	34-10-44.79	133-32-47.27	358	357.3	13.9
13:16:58	34-10-57.51	133-32-46.42	330	349.3	12.0
13:17:40	34-11-02.26	133-32-41.06	290	283.3	8.1
13:19:15	34-11-07.76	133-32-31.66	336	320.2	4.8
13:20:08	34-11-10.86	133-32-29.58	358	344.6	3.7
13:20:10	34-11-11.03	133-32-29.52	358	343.6	3.6
13:20:30	34-11-12.14	133-32-29.14	004	342.3	3.3
13:20:54	34-11-13.31	133-32-28.74	015	345.1	3.0
13:21:07	34-11-13.94	133-32-28.59	022	350.1	2.8
13:21:14	34-11-14.26	133-32-28.54	026	351.8	2.8
13:21:16	34-11-14.40	133-32-28.53	027	352.8	2.6
13:21:30	34-11-14.95	133-32-28.51	033	358.2	2.1
13:21:34	34-11-15.06	133-32-28.49	034	358.4	2.2
13:21:36	34-11-15.16	133-32-28.49	035	358.4	2.1
13:21:39	34-11-15.26	133-32-28.49	036	358.9	2.0
13:21:47	34-11-15.49	133-32-28.49	039	358.9	1.9
13:21:50	34-11-15.58	133-32-28.49	040	358.8	1.8
13:21:53	34-11-15.67	133-32-28.48	041	359.0	1.7
13:21:59	34-11-15.84	133-32-28.48	043	358.6	1.6

※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、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 A船の損傷状況（右舷船首部）

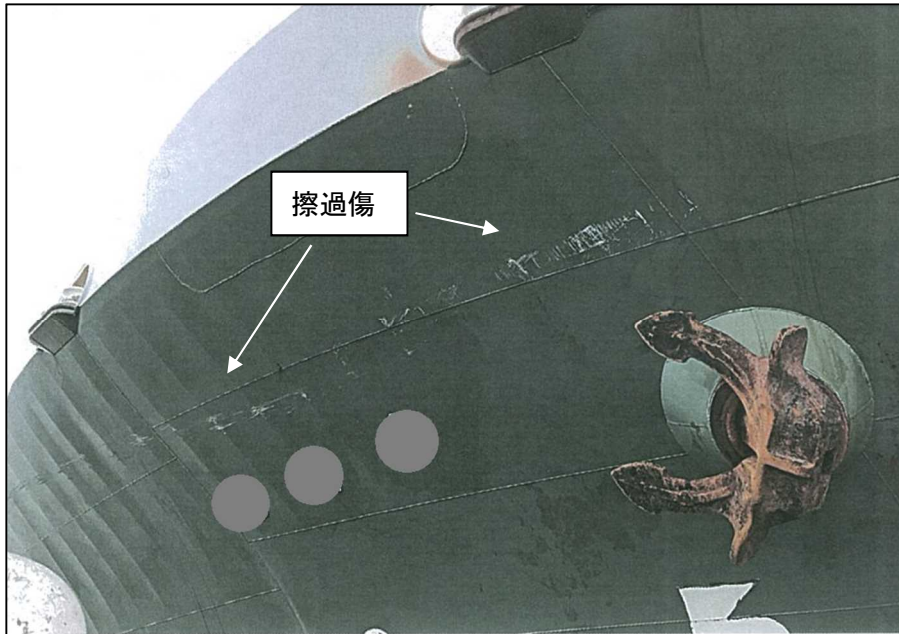


写真2 B船の損傷状況（操舵室左舷側の屋根及び後部甲板のデリック）

