

船舶事故調査報告書

令和2年11月4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2年2月20日 06時30分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市家島町鞍掛島北西方沖 鞍掛島灯台から真方位330° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34°42.8′ 東経134°37.1′）
事故の概要	砂利採取運搬船第二津乃峰丸は、東北東進中、また、漁船住吉丸は、南進中、両船が衝突した。 第二津乃峰丸は、左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、また、住吉丸は、船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年2月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 砂利採取運搬船 第二津乃峰丸、321トン 130801、有限会社福井海運建設 56.60m×11.00m×5.44m、鋼 ディーゼル機関、514.85kW、昭和63年4月 B 漁船 住吉丸、4.7トン HG3-43186（漁船登録番号）、個人所有 10.40m（Lr）×2.84m×0.77m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和55年7月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年7月10日 免状交付年月日 平成28年3月7日 免状有効期間満了日 令和3年7月9日 航海士A 男性 51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29年3月6日 免状有効期間満了日 令和4年5月9日 B 船長B 男性 48歳

	<p>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 平成4年12月9日 免許証交付日 平成29年8月14日 (令和4年12月8日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に破口</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時42分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、約1,100トンの碎石を積み、揚げ荷役を行う目的で、令和2年2月20日06時00分ごろ兵庫県東播磨港^{はりま}に向けて姫路市家島港を出航した。</p> <p>船長Aは、航行中を示す法定灯火を表示し、船橋で単独で出航操船に当たり、家島の防波堤を通過して針路065°（真方位、以下同じ。）としたころ、航海士Aが、出航スタンバイを終えて昇橋したので、航海士Aに当直を引き継ぎ、いつものように船橋右舷後部に設けられた床面から約70cmの高さの収納の上に横になって休憩した。</p> <p>A船は、航海士Aが立った状態で手動操舵により操船し、約9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で播磨灘を東北東進していた。</p> <p>航海士Aは、06時18分ごろ、右舷船首方約2.7Mに‘えい網しながら北進中の底引き網漁船’（以下「第3船」という。）を、左舷方約2.5Mに、^{ひろはた}広畑航路第1号灯標付近を南進するB船をそれぞれ目視により認めた。</p> <p>航海士Aは、B船が漁船であり、レーダー映像を見たところ、エコトレイルが長く表示されていたので、航行中であると判断し、針路を交差する状況では、左舷方から接近する船はこれまでほぼ避けてくれていたので、B船がいずれ右転してA船の船尾方を通過してくれると思い、B船から目を離し、船首方で針路を交差する状況の第3船の方を見て針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>A船は、06時30分ごろ、航海士Aが、左舷方至近に迫ったB船に気づき、慌てて右舵一杯としたが左舷船尾部にB船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Aは、休憩していたところ、航海士Aが慌てて舵を切りながら汽笛を鳴らそうとしていた様子を見ると同時に、左舷至近にB船を認め、直後に衝突したので操舵スタンドにかけ寄り、機関を停止し、海上保安庁に本事故の発生を携帯電話で118番通報した。</p> <p>A船は、漂泊中、B船から乗組員が落水していないか心配になり、搭載艇を降ろす準備をしていた際、B船がA船に接近し、B船に負傷</p>

	<p>者がいないことを確認し、船首部に破口を生じていたので、B船をロープで横抱きして巡視艇の到着まで、付近で待機した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底びき網漁による漁獲物の水揚げ後、航行中を示す法定灯火を表示し、2月20日06時00分ごろ兵庫県姫路市家島町鞍掛島南方の漁場に向けて姫路港網干区^{あぼし}を出航した。</p> <p>船長Bは、鞍掛島及び姫路市家島町^{ふとん}太島の間を船首目標として操舵室で座った姿勢で操船に当たり、自動操舵の針路を約171°に設定し、約6knの速力で南進した。</p> <p>船長Bは、広畑航路第1号灯標を左舷に見て通過後、これまでの経験から交通量が少ない時間であり、船首方に他船が見当たらないので航行の支障となる他船がないものと思い、06時25分ごろ操舵室から前部甲板に移動した。</p> <p>船長Bは、魚倉の船尾側で立ちひざの態勢とし、右手に海水ホースを持ち、顔を左舷方に向けて‘漁獲物を水揚げ時まで生かした状態で保存して運ぶ目的で魚倉に直接ホースを用いて海水を入れる作業’（以下「本件作業」という。）を行っていた。</p> <p>B船は、06時30分ごろ、船長Bが、船のエンジン音が聞こえたので右舷方を見たところ、A船の船首部が至近に迫っており、走って操舵室に向かい、機関を全速力後進としたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃で甲板上に腰を打ったが負傷がなく、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。</p> <p>B船は、巡視船到着後、来援した僚船により、姫路市坊勢漁港^{ぼうぜ}へえい航された</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船船橋内部、写真3 B船、写真4 本件作業(再現)、写真5 事故後のB船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、操業中の漁船であれば、周囲を見ていないこともあるが、航行中の漁船が周囲を見ずに航行していることはないと思い、B船から目を離し、第3船の動静の方に注意を傾けていたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本件作業を行う前に、周囲を十分に確認すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、10月20日から4月30日の操業期間、03時00分ごろ坊勢港を出航し、05時30分ごろ姫路港網干区で水揚げを行い、07時ごろ漁場へ到着して底引き網漁を16時00分ごろまで行った後、坊勢港に帰航することを繰り返していた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、東北東進中、航海士 A が、左舷方に針路が交差する B 船を認めた際、B 船がいずれ右転して A 船を避けてくれると思い、船首方の第 3 船に意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続けたことから、至近に迫った B 船に気付くのが遅れ、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、B 船が航行中の漁船であったことから、周囲を見ていると思ったものと考えられる。</p> <p>B 船は、自動操舵に設定した状態で南進中、船長 B が、周囲に航行の支障となる船舶がいらないと思い、操舵室から前部甲板に移動して本件作業を行っていて、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舷方から接近する B 船に気付かず船首部が A 船の左舷船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、慣れた海域において、これまでの経験から交通量が少ない時間であり、船首方に他船が見当たらなかったことから、航行の支障となる船舶がいらないと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、播磨灘において、A 船が東北東進中、B 船が南進中、航海士 A が、B 船が右転して A 船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長 B が、航行の支障となる船舶がいらないと思い、操舵室を離れて前部甲板で本件作業を行っていて、同じ針路及び速力で航行を続けたため、互いに接近していることに気付かず、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"> ・ 針路を交差する他船を認めた際、当該他船の操船者が必ずしも気付いていないこともあるので、他船の動静確認を続けるとともに、汽笛の位置を確認し、接近する状況になる前に、ためらわず汽笛による注意喚起をすること。 ・ 航行中は操舵室を無人の状態にしないこと。

付図1 事故発生経過概略図

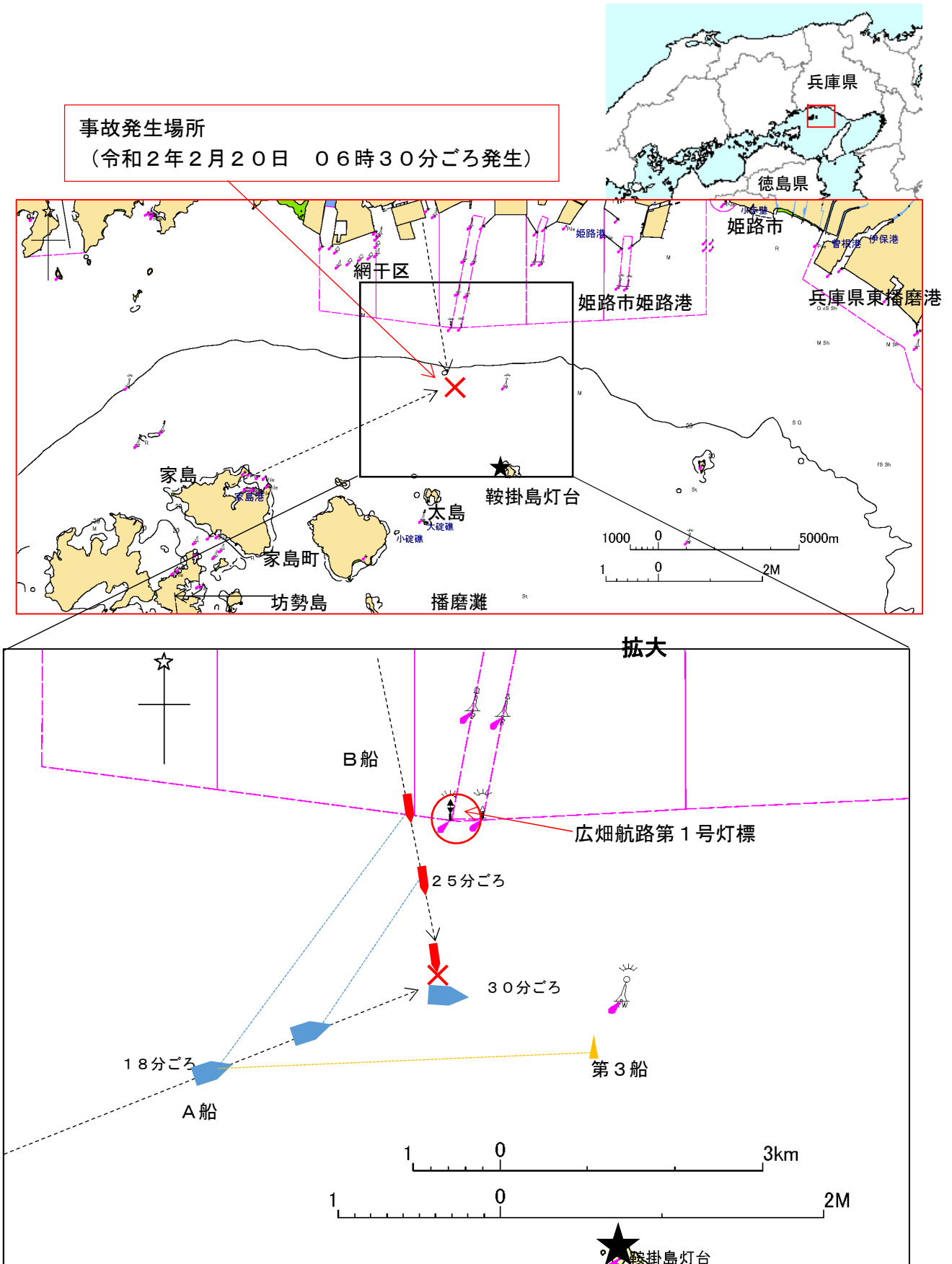


写真1 A船

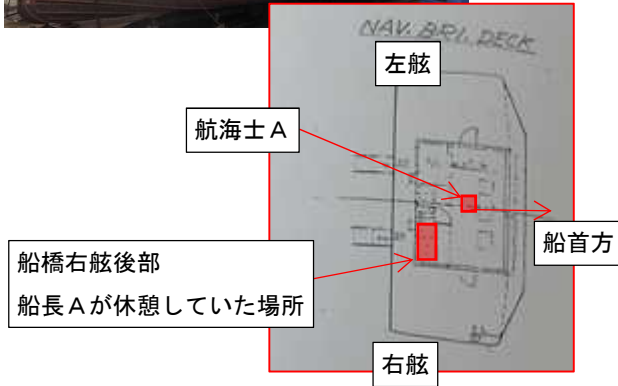


写真2 A船船橋内部



写真3 B船



写真4 本件作業（再現）



写真5 事故後のB船



提供 A船