

船舶事故調査報告書

令和2年3月25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11月7日 16時00分ごろ
発生場所	広島県福山市田島南方沖 箱崎港箱崎一文字防波堤南灯台から真方位192° 1.1海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 20.4′ 東経133° 20.1′)
事故の概要	引船関栄丸は、台船今造102をえい航して西南西進中、また、遊漁船海鳳丸は、西南西進中、今造102と海鳳丸とが衝突した。 海鳳丸は、船長が負傷し、船首部に圧壊を生じ、また、今造102は、船尾部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月8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 引船 関栄丸、19トン 260-36201熊本、有限会社岡部船舶（船舶所有者）、 日東タグ株式会社（運航者、A社） 14.50m (Lr) × 5.20m × 1.97m、鋼 ディーゼル機関、559kW、平成8年10月 B 台船 今造102、総トン数不詳 なし、株式会社スチールハブ 50.0m × 18.0m × 3.0m、鋼 機関なし、昭和49年（建造年） C 遊漁船 海鳳丸、4.9トン HS3-50863（漁船登録番号）、個人所有 11.61m (Lr) × 2.71m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成28年9月 第270-48504号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年7月6日 免許証交付日 平成29年7月6日 (令和4年7月5日まで有効) 甲板員A 男性 50歳

	<p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年8月16日 免許証交付日 平成29年7月14日 (令和4年8月15日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 67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 平成28年2月15日 免許証交付日 平成28年2月15日 (令和3年2月14日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B なし C 軽傷 1人(船長C)</p>
損傷	<p>A なし B 船尾部外板に擦過傷 C 船首部に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 約3～4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.7m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、鋼材約400tを積載したB船を船尾部から約30mのえい航索で繋いで引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、令和元年11月7日10時35分ごろ愛媛県今治市今治港に向け、岡山県倉敷市水島港を出港した。</p> <p>A船は、0.25Mレンジに設定してオフセンターとしたレーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、甲板員Aが、12時30分ごろ白石瀬戸東方沖で昇橋し、船長Aから船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、約4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により白石瀬戸を航行した。</p> <p>A船引船列は、福山港沖で錨泊中の船舶を避けながら航行し、福山港分岐第1号灯浮標(以下「福山港分岐」の付いた灯浮標名についてはこれを省略する。)と第2号灯浮標の間を通過した頃、針路を弓削瀬戸に向けて西南西進した。</p> <p>甲板員Aは、レーダーによりB船の船尾方300m付近にC船を探知した後、船尾方を振り向いてA船引船列とほぼ同じ針路及び高速力で接近してくるC船を視認したが、そのうち針路を変えてA船引船列を追い越していくと思った。</p> <p>A船引船列は、同じ針路及び速力で航行を続け、甲板員Aが、再度、船尾方を見たところ、B船に向かって針路及び速力を変えずに、更に接近してくるC船を認めたが、どうすることもできず、16時00分ごろB船の船尾部とC船の船首部とが衝突した。</p> <p>甲板員Aは、船員室で休息中の船長Aに本事故の発生を報告し、昇橋した船長AがA船を操船してB船に接舷してもやいを取って係船し</p>

	<p>た。</p> <p>船長Aは、甲板員Aに本事故の発生を海上保安庁に通報させ、自らは同旨をA社に報告した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、遊漁を終え、水島港玉島区で遊漁客8人全員を降ろした後、帰港の目的で、15時05分ごろ福山市横田漁港に向けて出港した。</p> <p>C船は、0.25Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長Cが、操舵室の背もたれの付いた操縦席に腰を掛けて背中をもたれた姿勢で操船に当たり、白石瀬戸を通過し終えた後、針路を田島南方沖に向け、約22knの速力で、自動操舵により西南西進した。</p> <p>船長Cは、第1号灯浮標と第2号灯浮標との間を通過した頃、前路に他船を認めなくなったので、安堵して気が緩み、疲れもあって眠気を感じたが、入港まで約20分なので、眠気を我慢できると思い、操船を続けた。</p> <p>船長Cは、右舷方に福山市仙酔島^{せんすい}を視認した後、強い眠気を感じて間もなく居眠りに陥り、舵輪で胸を強く打った衝撃で目が覚め、B船に衝突したことを知った。</p> <p>C船は、船長Cが主機を中立運転として停船した後、停船しているA船引船列に向かって航行し、B船に接舷してもやいを取って係船した。</p> <p>船長Cは、16時40分ごろ来援した巡視艇により、横田漁港に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、右環指挫創、左膝擦過創及び左肋軟骨骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員Aは、船長Aから漁船に注意して航行するよう注意を受けており、ふだんから船首方及び左右舷方から接近する小型船に対しては早めに避航する措置をとっていたが、船尾方300m付近から接近してくるC船を視認した際、C船がA船引船列の左右舷のどちらを追い越していくか判断ができず、A船引船列の運動性能を考慮し、そのまま針路を保持して航行するしかなかったと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Aは、C船もA船引船列に気付いていると思っており、衝突の危険を感じていなかったため、汽笛を吹鳴することが頭に浮かばなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Cは、令和元年8月から週5日08時から17時まで会社員として勤務するようになり、その傍らで遊漁船業を営んでいた。</p> <p>船長Cは、休日の11月4日は日帰りで遊漁船業を行い、5日及び6日は会社に出勤しており、その後の行程は次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・6日22時30分ごろ横田漁港を出港し、7日00時00分ごろ玉島地区に到着し、岸壁に係留して仮眠を取った。

	<p>・ 06時前に起床し、玉島地区で遊漁客を乗せ、06時00分ごろ出港し、香川県小豆島南方沖及び同県多度津町多度津港北方沖で遊漁を行った後、14時30分ごろ出発し、15時00分ごろ玉島地区に到着して遊漁客を降ろした。</p> <p>船長Cは、睡眠不足ではなかったが、遊漁中は気を遣いながら操船していたので、玉島地区に到着した頃には疲れを感じていた。</p> <p>船長Cは、居眠りに陥る前にA船引船列を視認できなかったのは西日によって前方が眩しかったことと、A船引船列との距離が離れていたこととで、気が付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Cは、ふだん眠気を感じたときには、立って操船に当たる、操舵室の窓を開けて外気に当たる、コーヒーを飲む、ガムを噛む等の措置をとっており、本事故時、急に強い眠気を感じたので、居眠りの防止策をとれなかったが、最初に眠気を感じたときに、手動操舵に切り替えて立って操船に当たっておけばよかったと本事故後に思った。</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 なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、田島南方沖を西南西進中、甲板員Aが、船尾方から接近してくるC船を認めたものの、C船が針路を変えてA船引船列を追い越していくと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、田島南方沖を自動操舵で西南西進中、船長Cが居眠りに陥り、前路を航行中のA船引船列に向かって航行を続けたことから、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、背もたれの付いた操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たっていたこと、1日遊漁船業を行った後で疲れを感じていたこと及び広い海域で前路に他船を認めなかったので安堵して気が緩んだことから、眠気を感じ、その後、覚醒水準が低下し、強い眠気を感じて間もなく居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、田島南方沖において、西南西進中のA船引船列が西南西進中のC船の前路を航行中、甲板員Aが、C船が針路を変えてA船引船列を追い越していくと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Cが、居眠りに陥り、前路を航行中のA船引船列に向かって航行を続けたため、B船とC船と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> <p>・ 船橋当直者は、船尾方から速力の速い船舶が接近してくるのを認めた場合、前方を見ていないこともあるので、汽笛による注意喚起信号を行って相手の操船意図を確認すること。</p>

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 操船者は、眠気を感じた際、身体を動かしたり、外気に当たったり、コーヒーを飲んだり、ガムを噛んだり、手動操舵に切り替えて立って操船に当たるなど、居眠りを防止する措置をとること。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図

