

船舶事故調査報告書

令和3年3月10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6月29日 09時42分ごろ |
| 発生場所 | 岡山県岡山市 <small>いぬ</small> 犬島南方沖 犬島白石灯標から真方位211°1.8海里（M）付近 （概位 北緯34°32.2 東経134°05.6） |
| 事故の概要 | 砂利採取運搬船 <small>みちびき</small> 導丸は、西南西進中、また、漁船 <small>かわだ</small> 河田丸はえい網しながら東進中、両船が衝突した。 導丸は、左舷船首部外板にペイント剥離を生じ、また、河田丸は、オーニング支柱に曲損を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年7月30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 砂利採取運搬船 導丸、460トン 134176、導海運株式会社 65.73m×13.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年2月3日 B 漁船 河田丸、4.8トン OY3-19686（漁船登録番号）個人所有 10.75m（Lr）×2.98m×0.89m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和59年8月19日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成6年6月30日 免状交付年月日 令和元年6月14日 免状有効期間満了日 令和6年6月29日 航海士A 45歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成27年10月6日 免状交付年月日 平成27年10月6日 免状有効期間満了日 令和2年10月5日 B 船長B 54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7年8月11日 免許証交付日 令和元年9月17日 (令和7年8月10日まで有効)</p> |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | <p>A 左舷船首部外板にペイント剥離 B オーニング支柱に曲損</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</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、空船で、令和 2 年 6 月 2 9 日 0 7 時 3 0 分ごろ福山港に向けて兵庫県姫路市姫路港を出港した。</p> <p>A 船は、レーダー 2 台及び GPS プロッターを起動させ、0 8 時 4 0 分ごろ兵庫県相生市相生港南方沖で航海士 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、約 1 1 ~ 1 2 ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で自動操舵により西南西進した。</p> <p>航海士 A は、真方位約 2 5 0 ° の針路で航行中、目視で船首方 1 M 付近に操業中の反航船 (以下「C 船」という。) を認め、犬島南東方沖で C 船を右舷対右舷で通過した後、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、右舷方の犬島の景観が気になり、操舵スタンド前に設置された椅子に腰を掛けて双眼鏡で同島を見始めた。</p> <p>航海士 A は、双眼鏡で犬島を見ながら航行中、0 9 時 4 2 分ごろ音と揺れを感じて船首方を見たところ、左舷方に B 船のマストを認めて B 船と衝突したことを知り、A 船を停船させた。</p> <p>船長 A は、自室で A 船の速力が落ちたのを感じて何かあったと思い、すぐに昇橋して本事故の発生を知り、B 船が東方に向かって航行を続けていたので、A 船に搭載された作業艇を海上に下ろし、航海士 A ほか 2 人を乗船させて B 船に向かわせた。</p> <p>航海士 A は、B 船に追い付き、揚網作業を行っている船長 B に声を掛け、その無事を確認した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、底引き網漁の目的で、0 4 時 0 0 分ごろ岡山県玉野市山田港を出港し、トロールにより漁ろうに従事している船舶であることを示す形象物を掲げ、犬島南方沖の漁場で操業していた。</p> <p>船長 B は、揚網して捕れた魚を甲板上に揚げ、再び投網して約 1 . 5 kn の速力でえい網しながら東進中、後部甲板での魚の選別作業を終えて前部甲板に移動し、同甲板のいけすの脇で左舷方を向いて膝をついた姿勢で魚の選別作業を行っていたところ、大きな音と衝撃を受けて転倒した。</p> <p>船長 B は、左舷方目前に A 船の外板を認めて A 船と衝突したことを</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>知り、えい網中の網がA船のプロペラに巻き込まれないよう同網の巻き揚げを行うとともに、A船の船名を確認し、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した後、B船に近づいてきたA船の作業艇と共に海上保安庁の到着を待った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>航海士Aは、A船の船首方に搭載されたクレーンにより正船首から左右約5°の範囲に死角が生じていたものの、自身が時折左右に移動することで死角を補っていた。</p> <p>航海士Aは、C船を認めた際、船首方にC船以外の船舶を認めなかった。</p> <p>航海士Aは、C船を通過して双眼鏡で犬島を見始める前、目視及びレーダーで船首方の状況を確認していれば、目視でもB船の存在に気付いたであろうと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船が漁ろうに従事している船舶であり、ふだんから、他船がB船を避けていたので、操業中はB船に向けて航行する船舶を認めた場合でも、同船に対する継続した見張りを行っていなかった。</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 なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、犬島南方沖を西南西進中、航海士Aが、前路に他船はいないと思い、双眼鏡で右舷方の犬島を見ながら航行を続けたことから、前路で操業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、C船を認めた際、船首方にC船以外の船舶を認めなかったことから、C船を通過した後、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、犬島南方沖をえい網しながら東進中、船長Bが、他船が操業中のB船を避けてくれると思い、前部甲板で膝をついた姿勢で魚の選別作業を行っていたことから、左舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が漁ろうに従事している船舶であり、ふだんから、他船がB船を避けていたことから、本事故時においても、他船がB船を避けてくれると思っていたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、犬島南方沖において、A船が西南西進中、B船がえい網しながら東進中、航海士Aが、前路に他船はいないと思い、右舷方の犬島を双眼鏡で見ながら航行を続け、また、船長Bが、他船が操業中のB船を避けてくれると思い、魚の選別作業を行っていたため、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> |
| 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</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・当直者は、特定の対象に意識を向けることなく、衝突のおそれのある他船を見落とすことがないように目視及びレーダーを活用した適切な見張りを行うこと。・底引き網漁船の船長は、操業している際も、他船が自船を避けてくれると思うことなく、周囲の見張りを適切に行うとともに、自船に向けて航行する船舶を認めた場合は、同船に対する継続した見張りを行うこと。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

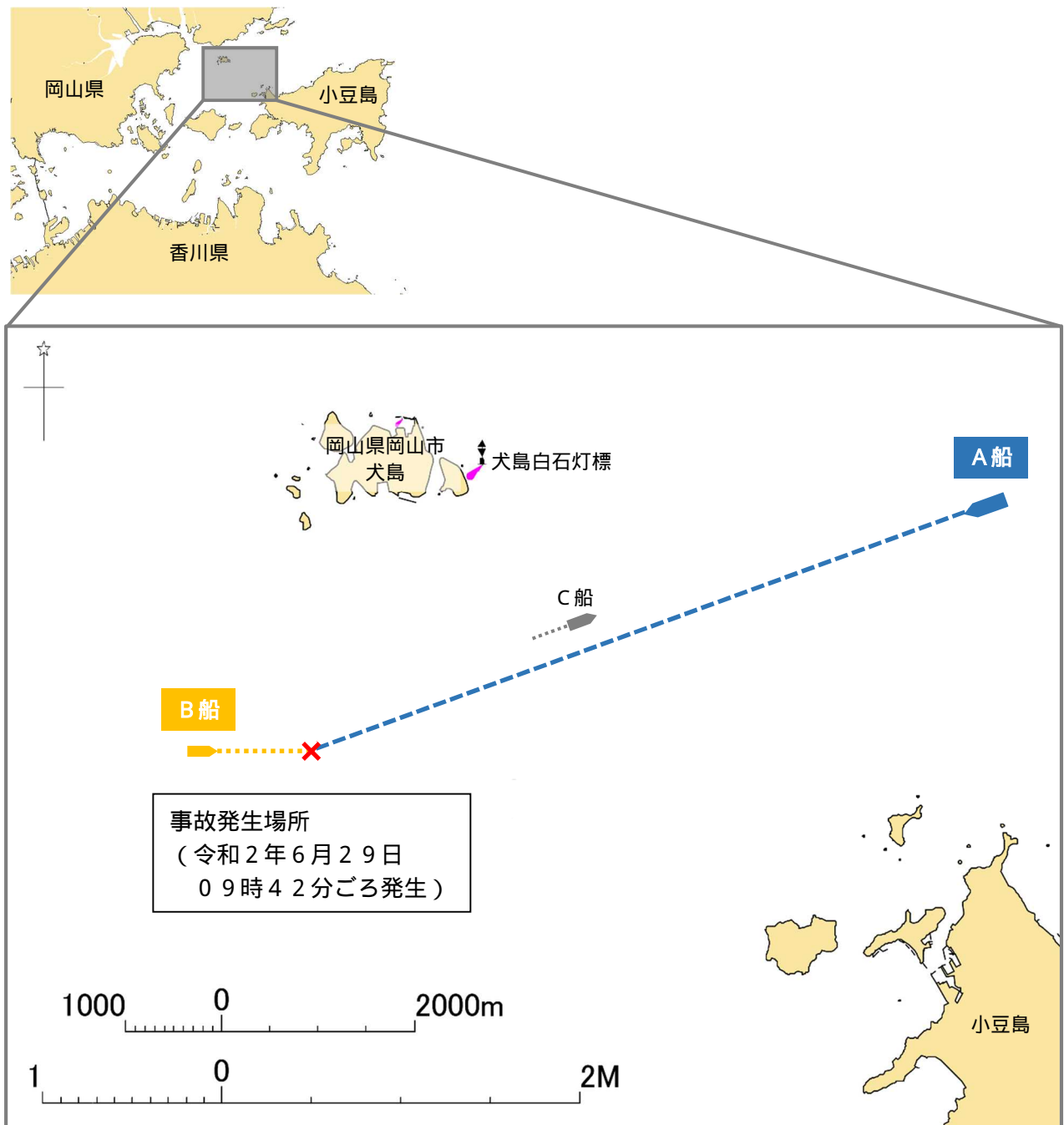


写真1 A船



写真2 B船

