

輸送艦 おおすみ プレジャーボート とびうお 衝突

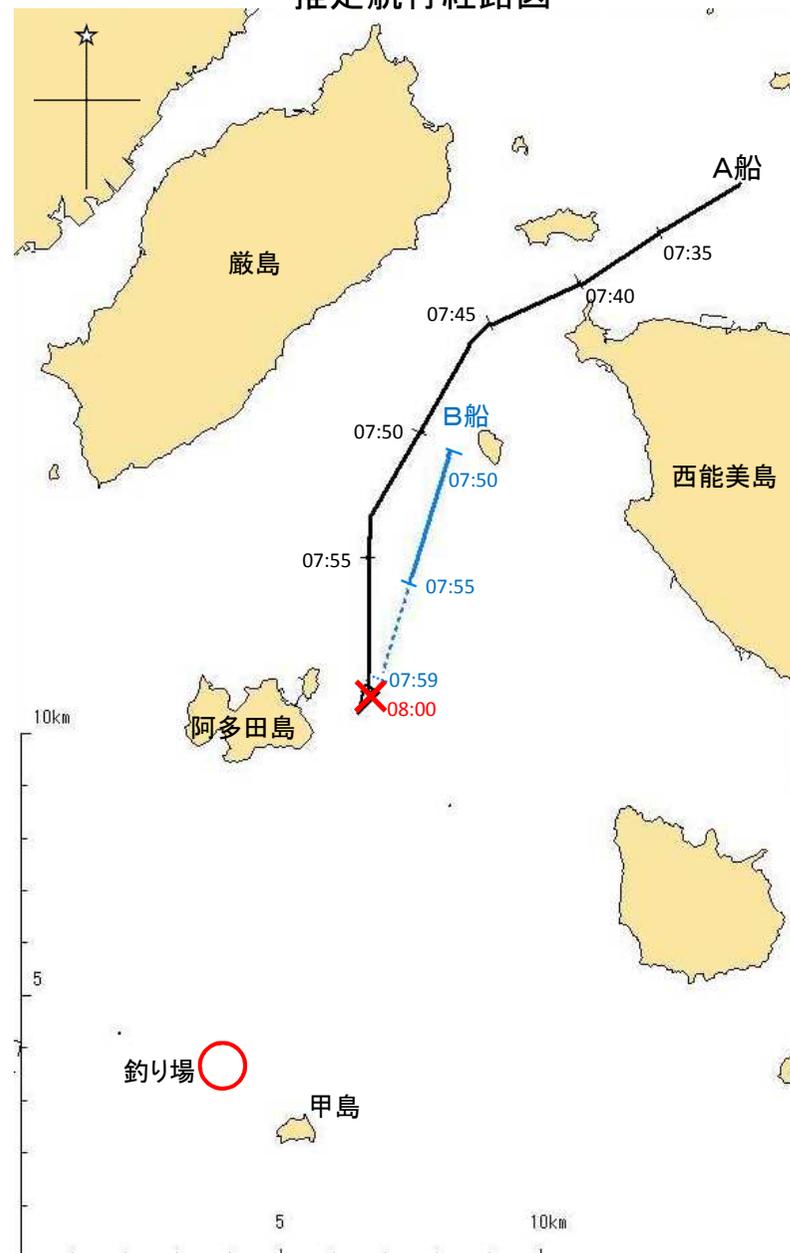
運輸安全委員会
平成27年2月

輸送艦おおすみ（A船）は、艦長A及び航海長Aほか120人が乗り組み、広島県呉市呉港から岡山県玉野市へ向けて南進中、プレジャーボートとびうお（B船）は、船長Bが1人で乗り組み、知人3人を乗せ、広島県広島市から広島県大竹市阿多田島南方の甲島沖に向けて南南西進中、平成26年1月15日（水）08時00分ごろ、阿多田島東方沖において、両船が衝突した。

B船は、船長B及び同乗者B₃が死亡し、同乗者B₁が負傷したほか、右舷船側部に擦過傷等を生じて転覆した。

A船は、左舷船側中央部から船尾にかけて擦過傷を生じたが、死傷者はいなかった。

推定航行経路図





A 船

基準排水量	8,900トン
L×B×D	178.0m×25.8m×17.0m
乗員数	122人
艦橋当直者	艦長A、航海長A等
船舶所有者	防衛省

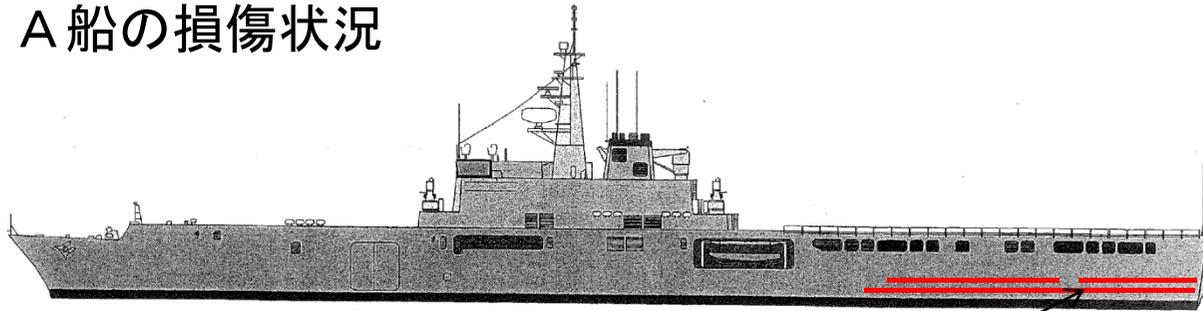


B 船

総トン数	5トン未満
Lr×B×D	7.60m×2.27m×0.72m
操船者	船長B
同乗者	同乗者B ₁ 、同乗者B ₂ 、同乗者B ₃
船舶所有者	個人所有

3. 損傷の状況

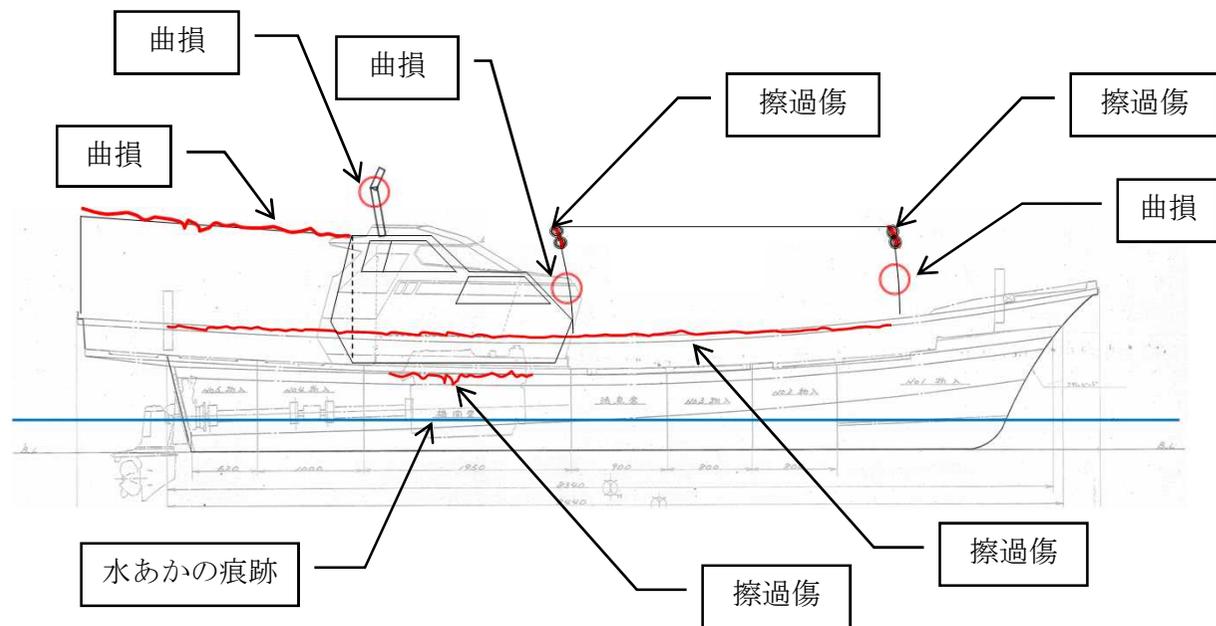
A 船の損傷状況



擦過傷



B 船の損傷状況



4. B船の船位、針路、速力等に関する分析

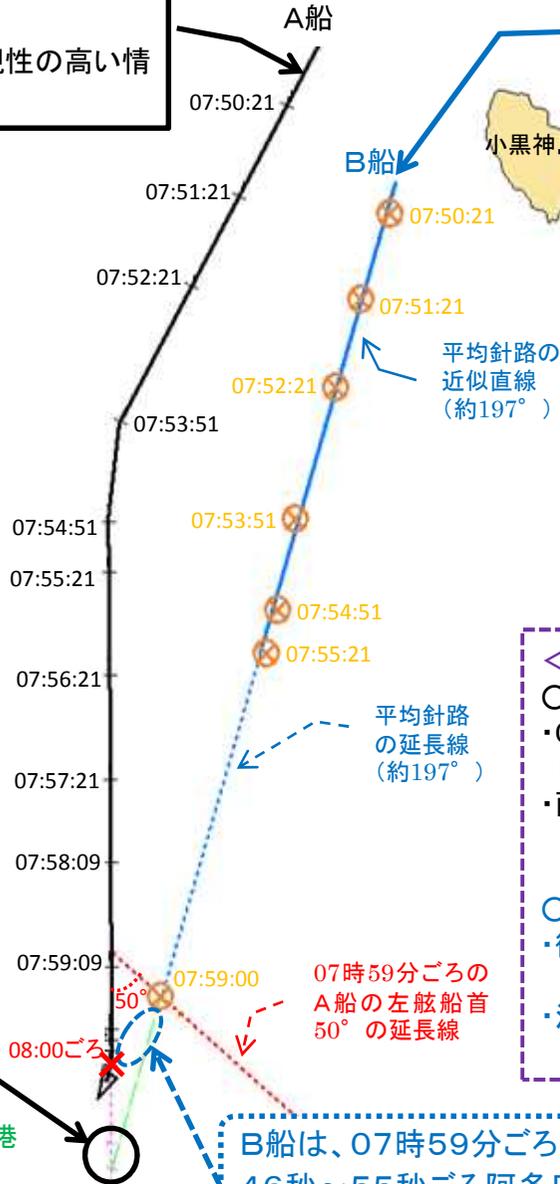
<A船の航行状況>
AIS記録(位置、針路、速力等の客観性の高い情報)に基づき航跡を特定

両船が、針路、速力を変更しない場合、08時00分50秒ごろ、A船の船首方をB船が通過する状況

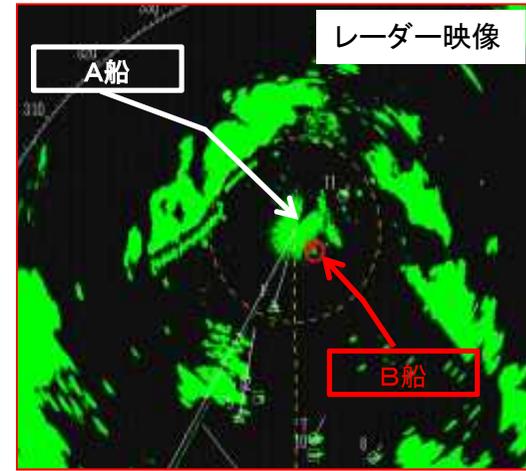
<阿多田漁港からの目撃情報>
○起重機船(C船)の船長(船長C)
・汽笛が鳴っている頃(07時59分46秒～55秒ごろ、A船が2～5回目の汽笛を吹鳴)、B船が阿多田漁港の方に向かってくるように見えた。



※同型船を用いた航走実験により、B船を目撃した状況が裏付けられた。



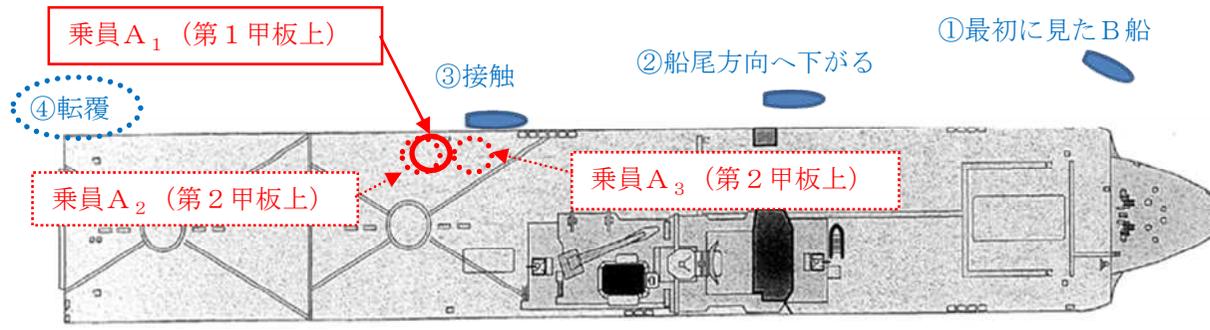
<B船の航行状況>
A船のレーダーに映ったB船の位置情報(衝突の約5分前まで)から、針路と速力を解析



<口述による衝突直前の状況>
○A船の乗員
・07時59分ごろ、左舷船首50度の方向にいたB船が急に近付いてくるように見えた。
・両舷停止、警告信号の吹鳴とともに、B船がA船の船首を横切ろうとしているように見えたので、面舵(右舵)一杯をとった。
○B船の同乗者
・衝突するまで、B船は針路も速力も変更したようには感じなかった。
・汽笛が鳴っている頃、A船が前方に出てくる態勢になったように見えた。

B船は、07時59分ごろから徐々に右に転針し始め、07時59分46秒～55秒ごろ阿多田漁港に向首する態勢となってA船に接近した可能性がある

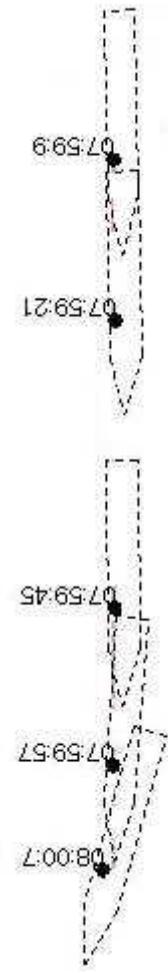
乗員A₁、乗員A₂及び乗員A₃は、B船が、汽笛を聞いた直後にA船の左舷船首50～60m付近から船首前方至近を横切るような針路で航行した後、左舷船首至近でA船の船側線に対して約20°～30°の角度を向いた状況からA船の船側線と平行する態勢となって船尾方向へ下がる状況になったのを目撃



乗員A₁が目撃したB船(乗員A₁の口述を図案化したもの)



A船は、約180°の針路から右転して減速中、また、B船は、A船と平行に近い船首方位となって減速又は停止中、A船の左舷船側中央部とB船の右舷船側部とが衝突したものと考えられる。



AIS情報に基づくA船の動き

07時54分ごろ

A船は、阿多田島北東方沖を航行中、180°に変針し、約17knの速力で航行したものと考えられる。

55分21秒～58分40秒ごろ

艦長A及び航海長Aは、B船の方位が右方に変化し、B船と衝突のおそれなかったことから、針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。

58分40秒～48秒の間

航海長Aが、B船との距離を広げるために速力を1段階下げた両舷前進強速を指示したものと考えられる。

59分13秒

艦長Aが、減速の効果をより高めようとして更に速力を1段階下げた両舷前進原速を指示したものと考えられる。

59分22秒～32秒の間

左見張員Aは、B船が接近するのを認め、B船の接近を報告したものと考えられる。

59分37秒ごろ

艦長Aは、両舷前進微速を航海長Aに指示したものと考えられる。

59分40秒～43秒の間

艦長Aは、両舷停止、警告信号の吹鳴及び右舵一杯をそれぞれ航海長Aに指示したものと考えられる。

59分51秒ごろ

A船は、減速及び右転が始まったものと考えられる。

07時55分21秒～59分ごろ

B船は、阿多田島北東方沖を航行中、約197°の平均針路及び約16.4knの平均速力で甲島付近に向けて航行していた可能性があると考えられる。

59分ごろから

B船は、徐々に右に転針した可能性があると考えられる。

59分46秒～55秒ごろ

B船は、阿多田漁港に向首する態勢となってA船に接近した可能性があると考えられる。

59分55秒以降

B船は、A船の左舷船首の船側から15m以内に接近し、減速又は停止した可能性があると考えられる。

衝突後

B船は、右舷船側部がA船の左舷船側部と擦れた状態でA船の船尾方向に後退していくような位置関係になり、右転中のA船の左舷船側部に押されて左舷側に傾斜したことから、ブルワークを越えて海水が浸入し、左舷側に転覆して船長Bほか同乗者全員が落水したものと考えられる。

- (1) A船が溺者救助訓練等を繰り返し行っていたこと、並びに阿多田漁港におけるポンツーン工事の警戒船（D船）及び起重機船（C船）の搭載船が速やかに救助に向かったことから、落水者4人全員の救助が約23分の短時間で行われたものと考えられる。
- (2) 次のことから、同乗者B₁及び同乗者B₂は生存できたものと考えられる。
 - ① 4～10℃の海水温における生存可能な時間は、通常衣類着用の場合、3時間未満であり、海水温約10℃の本事故発生場所において、落水者4人全員の救助が約23分の短時間で行われたこと
 - ② 同乗者B₁が落水後にクーラーボックスにつかまっていたため溺水しなかったこと
 - ③ 同乗者B₂が落水後に転覆したB船の右舷船側の排水口につかまっていたため溺水しなかったこと
- (3) 船長Bは、救命胴衣の着用を促していなかったが、船舶職員及び小型船舶操縦者法等の規定に基づき、暴露甲板上の同乗者全員に対し、救命胴衣を着用させるよう努める必要があった。
- (4) 船長B及び同乗者B₃は、溺水及び溺水による出血性ショックにより死亡したものの、落水時に海水を大量に飲んだ影響及び低体温による影響もあるものと考えられることから、船長B及び同乗者B₃が救命胴衣を着用していなかったことと死亡したこととの関係について、明らかにすることはできなかった。

原因

本事故は、阿多田島東方沖において、A船が南進中、B船が南南西進中、A船が針路及び速力を保持して航行し、また、B船がA船の左舷前方から右に転針してA船の船首至近に接近したため、A船が回避しようとして減速及び右転したところ、更に両船が接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。

その他判明した安全に関する事項

A船は、180°に変針した後、B船と衝突のおそれがないものの、距離が徐々に近づく状況であったことから、B船との距離を広げるための減速が指示されていたが、衝突に至ったものと考えられ、より早い段階での減速、より大幅な減速を行うなど、海上自衛隊通知文書に基づき、小型船との接近に対応し得る余裕のある航行をするか、航行指針に基づき、衝突予防の見地から注意喚起信号を活用していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

事故後に講じられた事故等防止策

海上自衛隊（護衛艦隊、潜水艦隊、練習艦隊及び掃海隊群）は、本事故を受け、各隊所属艦船に対し、見張り、安全な速力、衝突のおそれの判断、衝突を避けるための動作等を徹底するよう注意喚起の電報を発信した。

今後必要とされる事故等防止策

操船者は、次のことに留意し、同種事故の再発防止に努めなければならない。

- (1) 小型の船舶は、大型の船舶には次のような特性があることを踏まえ、その動静を適切に監視するとともに、大型の船舶の至近を通過しないこと
 - ① 減速や停止に時間や距離を必要とすること
 - ② 見掛けよりも高速で航行している場合があること
 - ③ 船橋から至近距離にいる小型の船舶が見えない場合があること
 - ④ 喫水が深いため、水深の浅い水域での航行が制限されること
- (2) 大型の船舶は、接近する小型の船舶に対し、その動静を適切に監視するとともに、自船の操縦性能を踏まえ、適切な時機に注意を喚起する信号等の措置をとること