

船舶事故調査報告書

平成23年10月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 庄 司 邦 昭
 委 員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年5月21日 11時38分ごろ
発生場所	山口県大島瀬戸 山口県周防大島町所在の大磯灯台から真方位212° 850m付近 (概位 北緯33° 56.9′ 東経132° 10.4′)
事故調査の経過	平成22年5月25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 ^{きっしょう} 吉祥丸、198トン 134771、有限会社日南汽船（A社） 55.20m×9.30m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年12月6日 B 漁船 ^{こうしゅう} 航周丸、2.1トン YG3-59963（漁船登録番号）、個人所有 10.25m×2.04m×0.83m、木 ディーゼル機関、46kW（漁船法馬力数）、平成14年12月16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 昭和54年 9月21日 免状交付年月日 平成18年12月18日 免状有効期間満了日 平成24年 6月17日 航海士A 男性 43歳 六級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年10月5日 免状交付年月日 平成20年8月25日 免状有効期間満了日 平成25年10月4日 B 船長B 男性 67歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年9月7日 免許証交付日 平成19年10月25日 (平成25年1月7日まで有効)
死傷者等	A なし B 負傷 2人（船長、甲板員）
損傷	A 球状船首部に擦過傷 B 船尾部に亀裂

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか1人が乗り組み、視界制限状態となった大島瀬戸を航海士Aが単独の船橋当直に就いて約10.0ノット(kn)で南進していた。</p> <p>航海士Aは、視程が約100mとなった状況下、自動操舵で航行中、1海里(M)レンジとしたレーダーで右舷船首方の山口県大島町笠佐島の沿岸に漁船らしい2隻の映像を認めたが、船首方向には他船の映像がなかったため、航行に支障はないと思っていたところ、平成22年5月21日11時38分ごろ、船首に衝撃を感じた。</p> <p>航海士Aは、B船が右舷方を通過するのを視認して衝突したことを知り、減速して主機クラッチを中立とした頃に船長Aが昇橋し、その付近海域を約1時間搜索した。</p> <p>船長Aは、B船を発見することができず、海上保安庁に連絡した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員1人が乗り組み、笠佐島付近の漁場で船首をほぼ南西に向けて漂泊し、一本釣り漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、霧で視程が約100mとなったが、音響による信号を行わず、魚群探知機で水深を確認しながら操業を続けた。</p> <p>船長Bは、A船の機関音を聞いて船尾方を見たとき、間近にA船の船首部を認め、甲板員に海中に飛び込むように指示したが、飛び込まないうちに、B船は、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突により落水したが泳いでB船に戻り、甲板員と共に自力で大島港に帰港した。</p> <p>本事故で、船長Bは、顔面打撲、左上顎骨骨折及び歯牙損傷、甲板員は、肋骨骨折とそれぞれ診断された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北西、風力 1、視程 約100m未満 海象：海上 平穏、潮流 東流約3.0kn(大島大橋付近)</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、レーダーに笠佐島の近くの漁船が2隻映っていたので、他の漁船も映るだろうと思い、レンジを切り換えたり、船首輝線を消すなどのレーダーの調整をしていなかった。</p> <p>A社の安全管理規程の運航基準に定められた狭視界航行要領には、船橋当直者は、視程が1M以下となったときに船長へ報告すること、レーダーは適正な作動状態になっているか確認すること等が記載されていた。</p> <p>B船は、魚群探知機及びレーダー反射器を備えていたが、レーダー及び音響信号設備を備えていなかった。</p> <p>本事故時、船長Bは救命胴衣を着用していなかったが、甲板員は着用していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船は、視界制限状態となった大島瀬戸を自動操舵で南進中、B船は、同瀬戸で漂泊中、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、笠佐島沿岸に2隻の漁船らしいレーダー映像を認めていたが、衝突するまでB船の存在に気付いていなかったことから、レーダーの画面を適正に調整しないでレーダーによる見張り</p>

		<p>を行っていたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船長Aに視界制限状態となったことを報告していれば、本件事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、笠佐島北東方沖で漂泊して一本釣り漁の操業中に視界制限状態となった際、船長が有効な音響による信号を行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、霧のため視界制限状態となった大島瀬戸において、A船が南進中、B船が漂泊中、A船がレーダーの画面を適正に調整しないでレーダーによる見張りを行い、また、B船が有効な音響による信号を行っていなかったため、A船がB船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考		<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"> ・安全管理規程を遵守すること ・音響信号装置を装備すること