

# 船舶事故調査報告書

平成23年5月12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 山本 哲 也  
 委員 石川 敏 行  
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月13日 12時40分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市上水島 <sup>かみみずしま</sup> 南方沖 六口島 <sup>むくち</sup> 灯標から真方位276° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 26.2′ 東経133° 42.8′）
事故調査の経過	平成23年1月13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。
<b>事実情報</b> 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 液体化学薬品ばら積船 第八東邦丸 <sup>とうほう</sup> 、173トン 130429、有限会社東弘汽船 41.00m×7.50m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、441kW、平成元年2月10日 B 引船 第十五あき丸、19トン 290-46333広島、SAマリン有限会社 15.50m（Lr）×4.80m×1.95m、鋼 ディーゼル機関、433kW、平成2年5月 C 台船 SA-5、約715トン 船舶番号なし、富士海事工業株式会社 45.00m×18.00m×2.50m、鋼 機関なし、2006年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月18日 免状交付年月日 平成18年4月12日 免状有効期間満了日 平成23年12月17日 A 一等航海士 男性 75歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年11月1日 免状交付年月日 平成18年4月12日 免状有効期間満了日 平成23年10月8日 B 船長 男性 32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12年7月6日 免許証交付日 平成19年2月5日 （平成24年2月4日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に破口及び凹損 B なし C 左舷側外板に破口
事故の経過	<p>A 船は、船長A及び航海士Aほか1人が乗り組み、平成22年12月13日12時00分ごろ、岡山県倉敷市児島沖で、航海士Aが、船長Aから単独の船橋当直を引き継ぎ、12時25分ごろ、水島航路を横切って六口島灯標に並んだ頃、約270°（真方位、以下同じ。）の針路及び10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、A船の操舵室右舷側の窓ガラスが、北東からの風雨により、水滴が付いて見えにくい状況であったが、これまでに‘上水島と下水島間の海域’（以下「本件水域」という。）を南進する船舶をあまり見たことがなかったので、右舷方から接近する船舶はいないものと思い、レーダーを活用した見張りを行わなかった。</p> <p>航海士Aは、衝突の約1分前、A船の針路線上に他船を認めなかったことから、これから航行する三原瀬戸の潮流を確かめようと思い、操舵室後方の海図台に向かって潮汐表で調査中、振り返って前方を見たところ、至近にB船及びB船にえい航されたC船を認めたがどうすることもできず、12時40分ごろ、A船の船首部とC船の左舷側とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃を感じ、船首に赴いてA船の損傷状況を確認して昇橋したのち、B船に近づいてB船の乗組員の安否を確認し、携帯電話で118番通報をした。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、約50mのえい航索で鋼材約450tを積載したC船を引いてB船引船列を構成し、船長Bが、出港時から船橋当直につき、本件水域の中央付近を南進して上水島に並んだ頃、針路約165°及び速力約5.0knで、手動操舵として航行した。この頃、航海士Bが昇橋してきた。</p> <p>船長Bは、左舷方に前路を右方に横切る態勢のA船を視認したが、避航船であるA船の方が避けてくれるものと思い、その後は、前路に数隻の錨泊船がいたので、その方が気になり、また、航海士Bは、船長Bの左横で下を向いてえい航用ロープの修繕作業を行っていたので、両人共A船が接近していることに気付かずに航行し、C船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、航海士BにC船の損傷状況を確認させ、C船に浸水が認められたので、その旨を海上保安部に連絡した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 小雨、風向 北東、風速 約7m/s、視程 約7M</p> <p>海象：波高 約50cm、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>A船は、GPSプロッター、ARPA機能のないレーダー、VHF無線電話、エアホーンを装備し、GPSプロッター及びオフセンターで0.75Mレンジに設定したレーダーを使用中で、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。</p> <p>A船は、操舵室の右舷側の扉を閉め、左舷側の扉を半開きとした状態であったが、他船からの汽笛信号は聞こえなかった。</p> <p>航海士Aは、本事故が発生した海域を常時航海しており、数え切れないほどの航行経験があった。</p> <p>B船は、GPSプロッター、レーダー及び電子ホーンを装備していた。</p>

	<p>船長Bは、B船が保持船でA船が避航船であること及びB船は台船を引いていることから、A船が避けてくれるものと思った。</p>	
分析	<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 なし</p> <p>A船は、上水島南方沖において西進中、航海士Aが、操舵室右舷側の窓に水滴が付着して右舷方の見通しが悪い状況下、本件水域を南進する船舶はいないものと思い込み、レーダーを活用した見張りを行わず、潮汐表を調べるために操舵室後方の海図台に向かい、衝突直前まで前路の見張りを行っていなかったことから、右舷方から接近するB船引船列に気付かず航行し、B船引船列のC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、これまでに本件水域を南進する船舶をあまり見たことがなかったことから、同水域を南進する船舶はいないと思い込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、上水島南方沖において南南東進中、船長Bが、B船引船列の左舷方に、前路を右方に横切る態勢で接近中のA船を視認した際、A船が避航するものと思い込み、その後は、前路で錨泊中の船舶に意識を集中していたことから、A船が接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が保持船でA船が避航船であったこと、及びB船がC船をえい航中であったことから、A船が避航するものと思い込んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、上水島南方沖において、A船が西進中、B船引船列が南南東進中、航海士Aが、本件水域を南進する船舶はいないものと思い込み、潮汐表を調べていて見張りを行わず、また、船長Bが、前路を右方に横切る態勢で接近中のA船を視認した際、A船が避航するものと思い込み、前路で錨泊中の船舶に意識を集中していたため、航海士AがB船引船列の接近に気付かず、船長BがA船の接近に気付かずに航行し、A船とB船引船列のC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	