

船舶事故調査報告書

平成24年11月8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 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年5月21日（土） 12時47分ごろ
発生場所	島根県出雲市日御碕北方沖 出雲市所在の出雲日御碕灯台から真方位021° 3.2海里（M） 付近 （概位 北緯35° 29.1′ 東経132° 39.1′）
事故調査の経過	平成23年7月22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 第三十八 ^{さんよう} 三洋丸、749トン 137062、株式会社三洋海運商会 74.46m×11.40m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成12年10月 B モーターボート テクノⅡ号、5トン未満 272-20311島根、有限会社テクノ電設 6.27m（Lr）×2.25m×1.00m、FRP ガソリン機関（船外機）1基、66.20kW、平成11年4月
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成19年6月25日 免状交付年月日 平成19年6月25日 免状有効期間満了日 平成24年6月24日 B 船長B 男性 59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 平成9年7月3日 免許証交付日 平成19年6月26日 （平成24年7月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部擦過傷等 B 船首部亀裂等
事故の経過	A船は、航海士Aほか6人が乗り組み、日御碕北方沖において、航海士Aが、平成23年5月21日11時15分ごろ、単独で航海当直

	<p>に就き、針路241°及び速力約13ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)とし、時折、船位の確認を行いながら、自動操舵で航行していた。</p> <p>航海士Aは、レーダーをコースアップの6Mレンジとし、オフセンターを使用して船首方が9Mの範囲で映るようにレーダー画面を調整していたが、主に目視で見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、変針位置が迫っていたので数度、船橋左舷後部にある海図台に移動し、後方を向いて船位の確認を行っていた。1回の船位確認に要する時間は、1～2分であった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、12時37分ごろ、日御碕北方沖の釣り場に着き、船首からパラシュート型シーアンカー(以下「シーアンカー」という。)を投入し、船首を西南西方に向けて釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、B船の正船尾方約1M付近にA船を認め、その後、A船が針路を変えて避けてくれると思い、A船の動静を監視しながら釣り中、A船が約100mに接近してもそのままの針路で航行してきたので衝突の危険を感じ、衝突を避けるためにエンジンを始動して後進としたが、B船は、シーアンカーが抵抗となって移動できず、船首が北北西方に向いたとき、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に本事故の発生を通報し、B船は、近くにいた知人の船にえい航されて出雲市市役所傍の堀川係留地へ戻り、A船は、航海士Aが海上保安庁からの連絡を受けて本事故の発生を知り、現場海面へ引き返した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、民間会社が受信したAIS記録によると12時46分51秒における船位が北緯35°29′04.5″東経132°39′09.3″において、船首方向は真方位238.8°、速力13.2kn、12時47分04秒における船位が北緯35°29′03.5″東経132°39′07.2″において、船首方向は真方位239.9°、速力13.3knだった。</p> <p>B船が漂泊していた人工漁礁の位置は、B船のGPS記録(日本測地系)では北緯35°28.877′東経132°39.299′であり、世界測地系に変換すると北緯35°29.1′東経132°39.1′であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、日御碕北方沖を西南西進中、航海士Aが、船位の確認に意</p>

	<p>識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、島根半島日御碕北方沖で漂流しながら釣り中、船長Bが、B船に向けて接近して来るA船が針路を変えて避けてくれるものと思い、A船の動静を監視しながらシーアンカーを投入して漂流を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船のAIS記録及びB船のGPS記録から、衝突時刻は、平成23年5月21日12時47分ごろと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日御碕北方沖において、A船が西南西進中、B船がシーアンカーを投入して漂流中、航海士Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船が針路を避けてくれるものと思い、シーアンカーを投入して漂流を続けていたため、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"> ・波が穏やかで視界が良好であっても、目視だけに頼らず、レーダーを活用して見張りを適切に行うこと。 ・他船が接近する場合は、衝突の虞について速やかに判断し、衝突の虞がある場合には、十分に余裕のある時期に衝突を避けるための動作をとること。