

船舶事故調査報告書

平成24年7月5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（灯浮標）
発生日時	平成22年10月2日（土） 06時48分ごろ
発生場所	徳島県海陽町南東方沖の阿波竹ヶ島沖GPS波浪観測灯浮標 阿波竹ヶ島灯台から真方位119°10海里（M）付近 （概位 北緯33°27.6′ 東経134°29.8′）
事故調査の経過	平成22年11月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 最大搭載人員 航行区域	旅客フェリー おーしゃんさうす、11,114トン 135435、オーシャントランス株式会社 166.00m×25.00m×13.60m、鋼 ディーゼル機関2基、21,182kW（合計）、平成8年6月 旅客148人、船員27人計175人 沿海区域
乗組員等に関する情報	航海士 男性 37歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成21年8月11日 免状交付年月日 平成21年8月11日 免状有効期間満了日 平成26年8月10日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 灯浮標 マーキングセンサー2基破損、ステップ曲損、ソーラーパネル周辺破損等
事故の経過	<p>本船は、船長ほか19人が乗り組み、旅客37人を乗せ、車両107台を搭載して徳島県徳島小松島港に向けて航行中、航海士が、平成22年10月2日04時00分ごろ甲板手と共に船橋当直に就き、05時46分ごろ、高知県室戸市室戸岬の南東方沖を通過した際、真方位040°の針路とし、約20.0ノット（kn）の対地速力で自動操舵により北東進した。</p> <p>航海士は、6Mレンジとしたレーダーにより、左舷船首方約4Mに阿波竹ヶ島沖GPS波浪観測灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の映像を認め、本件灯浮標を左舷側に見て通過できるものと推測した。</p> <p>航海士は、海面上にもやが漂う状況下、左舷船首方約2Mに本件灯浮標の陰影を双眼鏡で僅かに視認し、このままの針路で本件灯浮標を左舷側に見て通過できるものと思い、その後、甲板手と2人で双眼鏡により遠方の見張りをを行いながら同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>航海士は、09時30分ごろ徳島小松島港に入港着岸した際に本船の左</p>

	<p>舷後部にオレンジ色の塗料が約37mにわたって付着していることに気づき、海上保安庁に通報し、本件灯浮標と衝突したことを知った。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約10m/s、視界 良好、日出時刻 05時56分 海象：波高 約50cm</p>	
その他の事項	<p>本船が本件灯浮標付近を通過した時刻は、06時48分ごろであった。視界は、本事故当時、良好であったが、海面上にはもやが漂っていた。航海士は、本事故当時、船舶が混雑している状況でなかったため、遠くを見る意識が強かった。</p> <p>民間の情報関連会社が受信した本船の船舶自動識別装置（AIS）の情報記録（以下「AIS記録」という。）によれば、06時36分17秒から06時49分23秒までの間における本船の平均船首方位は040.6°、平均対地針路は038.7°であった。</p> <p>（付表1 本船のAIS記録 参照）</p>	
分析	<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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、室戸岬北東方沖を北東進中、航海士が、左舷船首方約2Mに本件灯浮標の陰影を認めた際、これまで航行してきた針路及び速力で本件灯浮標を通過できるものと思い込み、以後、本件灯浮標に対する適切な見張りを行わなかったことから、本件灯浮標に向かって圧流されながら航行していることに気付かず、本件灯浮標と衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件灯浮標通過前後における平均船首方位は040.6°、平均対地針路は038.7°であったことから、左方に圧流されながら北東進していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、室戸岬北東方沖を北東進中、航海士が、左舷船首方約2Mに本件灯浮標の陰影を認めた際、これまで航行してきた針路及び速力で本件灯浮標を通過できるものと思い込み、以後、本件灯浮標に対する適切な見張りを行わなかったため、本件灯浮標に向かって圧流されながら航行していることに気付かず、本件灯浮標と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>本事故後、本船の運航会社は、次の措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事故当時、本船に乗船していた代理船長及び休暇下船していた専任船長に対し、事故防止に関する指導の実施 ・管理する全船の船長に対し、本事故の概要及び発生原因等の説明を行い、本件灯浮標に対する避険線の見直し等の記載、再発防止のための本事故の教訓に関する乗組員への指導及び安全管理規程等に関する乗組員への再教育を指示 <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"> ・風や波を受けて航行する船舶は、圧流されるおそれがあることから、 	

	航行予定針路付近の物標等の場所を把握するとともに、適切な間隔で船位を確認すること。
--	---

付表1 本船のAIS記録

時刻 (時:分:秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
06:36:17	33-24-24.7	134-26-45.1	041	039.2	19.9
06:36:29	33-24-27.8	134-26-48.1	041	039.5	19.9
06:39:17	33-25-11.2	134-27-30.3	041	038.9	20.0
06:40:47	33-25-34.7	134-27-53.0	041	038.7	20.0
06:42:48	33-26-05.9	134-28-22.9	041	039.0	20.0
06:44:23	33-26-31.0	134-28-46.6	040	038.3	20.2
06:45:05	33-26-42.1	134-28-56.9	040	037.9	20.2
06:49:23	33-27-51.1	134-30-01.0	040	037.8	20.3