

船舶事故調査報告書

平成25年11月28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25年5月23日 09時26分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市足摺岬南西方沖 足摺岬灯台から真方位224° 7.4海里（M）付近 （概位 北緯32° 38.1′ 東経132° 55.0′）
事故調査の経過	平成25年5月27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	A 液体化学薬品ばら積船兼油タンカー ^{かいえい} 海栄丸、351トン 141465、寿海運株式会社 52.90m×9.00m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成23年4月11日 B 漁船 ^{きんおう} 第十金鳳丸、6.6トン KO2-6646（漁船登録番号）、個人所有 12.40m（Lr）×3.19m×1.21m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、昭和56年10月12日 第282-7968号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年12月26日 免状交付年月日 平成20年6月19日 免状有効期間満了日 平成26年3月11日 B 船長B 男性 34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14年6月14日 免許証交付日 平成25年3月18日 （平成30年3月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首部及び左舷船首ベルマウスに擦過傷 B 船体中央部のキールに亀裂を伴う破口、操舵室右舷側の側壁及び右舷中央部のブルワークが損壊、右舷中央部の船底外板に擦過傷、主機等が濡損

事故の経過

A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが、単独で船橋当直に就き、平成25年5月23日09時21分ごろ、足摺岬南西方沖を針路約240°（真方位、以下同じ。）及び速力（対地速力、以下同じ。）約9ノット（kn）で自動操舵によって航行中、左舷約45°距離約1Mの所に本船の進路を左から右に横切ろうとするB船を視認した。

船長Aは、B船の方位に変化がなかったので、09時22分ごろ、双眼鏡でB船を確認したところ、B船の船橋に人影を認めたため、避航船のB船が保持船であるA船をいずれ避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。

船長Aは、B船の針路及び速力に変化を認めなかったので、衝突の約30秒前、衝突を回避するため、自動操舵を手動操舵に切り替え、機関を全速力後進にかけたものの、09時26分ごろ、足摺岬灯台から224°7.4M付近において、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。

B船は、船長Bほか1人が乗り組み、足摺岬南方沖でさんご漁を行っていたが、風が強くなってきたので、操業を打ち切り、08時10分ごろ高知県大月町小才角漁港^{こさいつの}へ向けて帰途についた。

船長Bは、船橋の椅子に腰を掛けて操舵に当たり、09時10分ごろ、南西進するタンカーの船尾方を通過後、周囲には航行の支障となる他船を認めなかったので、時々、見張りを行えば、大丈夫だろうと思い、うつむいて携帯電話の操作を始めた。

船長Bは、さんごの水揚げが少ないことが気に掛かり、さんご漁の操業期間が残り約1週間しかなかったので、携帯電話で今後の天気予報を調べ、あと何日ぐらい出漁できるか、出漁できれば、どのくらいさんごが採れるかなどを考えながら、携帯電話の画面を見ていた。

船長Bは、足摺岬南西方沖を速力約8knで自動操舵によって北西進中、衝突の約10秒前、甲板員Bに右舷方から接近するA船のことを知らされ、慌てて自動操舵の状態を舵を左に取り、主機の回転数を下げ、クラッチを中立としたものの、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、B船が左舷に傾斜して甲板員Bが落水しかけていたので、甲板員Bの腕をつかんで助けた後、迫ってきたA船のハンドレールをつかんでぶら下がり、大声で叫んでいたものの、B船とA船との間に落水した。

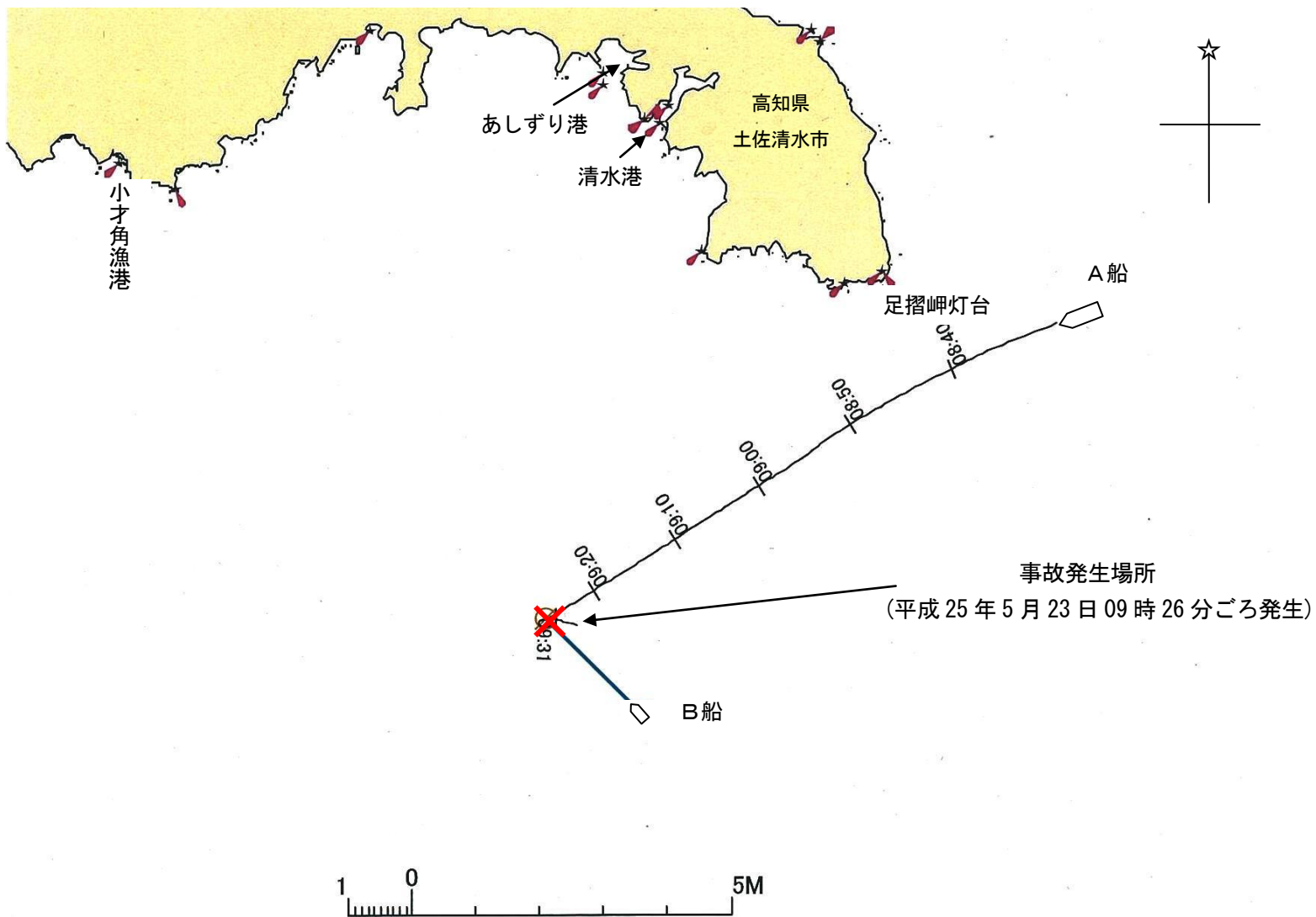
船長Aは、船長BをA船に救助した後、海上保安署に本事故の発生を通報し、A船は、海上保安署の指示で土佐清水市あしずり港へ向かい、途中、巡視艇と会合して船長Bを移乗させ、12時20分ごろあしずり港に入港した。

甲板員Bは、漁業無線で僚船に本事故の発生を連絡し、僚船の指示で主機を止め、機関室が浸水していたので、他の僚船から水中ポンプ

	を借り受け、B船は、排水しながら、僚船に土佐清水市清水港へえい航された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、水温 約22～23℃
その他の事項	<p>A船は、阪神港神戸区でフィードオイル約551tを積載し、同港を出港して鹿児島県いちき串木野市串木野港に向かい、出港時の喫水は、船首約3.20m及び船尾約4.00mであった。</p> <p>船長Aは、ふだん、他船の船橋に人影が見えない場合及び船尾で乗組員が作業に従事している場合などは、A船が保持船であっても避航していた。</p> <p>船長Bは、携帯電話の操作を行っていたとき、約2～3回顔を上げて前方を確認した。</p> <p>甲板員Bは、ふだん、船尾甲板の両舷側に渡してある板に座って前方以外の見張りを手伝っていたが、本事故当時は、船長Bの指示により、魚群探知機の画面を見てさんご漁のポイントを探していた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、作業中は救命胴衣を着用していたが、本事故当時は、作業を終えていたので、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>(付図1 両船の推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
分析 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし <p>A船は、足摺岬南西方沖を西南西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船の方位に変化がないと思い、確認したところ、B船の船橋に人影を認めたので、避航船のB船が保持船であるA船をいずれ避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、衝突の約30秒前、機関を全速力後進にかけたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、足摺岬南西方沖を北西進中、船長Bが、タンカーの船尾方を通過後、周囲には航行の支障となる他船を認めなかったことから、携帯電話を操作し、見張りを適切に行っていなかったことから、甲板員Bに右舷方から接近するA船のことを知らされてA船に気付き、主機の回転数を下げ、クラッチを中立としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、足摺岬南西方沖において、A船が西南西進中、B船が北西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船の方位に変化がないと思い、確認したところ、B船の船橋に人影を認めたので、避航船のB船が保持船であるA船をいずれ避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、周囲には航行の支障となる</p>

	<p>他船を認めなかったため、携帯電話を操作し、見張りを適切に行っていなかったため、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">・ 他船の衝突回避動作に疑いがあるときは、速やかに警告信号を行うこと。・ 操船中は、携帯電話の操作を行わず、操船に専念すること。

付図1 両船の推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	対地速力 (kn)	船首方位 (°)
08:30:21	32-42-44.4	133-04-26.8	247.3	10.8	—
08:39:49	32-42-04.1	133-02-37.8	241.4	10.8	—
08:49:50	32-41-12.6	133-00-44.1	238.7	11.0	—
08:59:50	32-40-14.5	132-59-01.5	239.0	10.2	—
09:09:51	32-39-24.5	132-57-28.9	235.7	9.2	—
09:19:52	32-38-35.9	132-55-58.6	239.2	8.8	—
09:20:50	32-38-31.3	132-55-50.0	235.8	9.1	—
09:22:50	32-38-21.9	132-55-32.4	237.0	8.9	—
09:25:20	32-38-10.4	132-55-10.2	236.4	8.4	—
09:25:49	32-38-08.1	132-55-05.9	237.0	8.5	—
09:26:20	32-38-06.1	132-55-01.7	266.4	6.0	—
09:26:49	32-38-06.9	132-55-00.0	326.0	1.9	—
09:27:49	32-38-06.6	132-55-00.7	138.3	2.3	—

(注1) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。