

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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24年10月13日 06時15分ごろ
発生場所	和歌山県美浜町日ノ御崎南南東方沖 美浜町所在の紀伊日ノ御崎灯台から真方位165° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 50.0′ 東経135° 04.6′）
事故調査の経過	平成24年10月15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 貨物船 住陽丸、499トン 135954、大泉物流株式会社 76.32m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成10年3月 B 漁船 第二勇進丸、4.8トン WK3-24047（漁船登録番号）、個人所有 11.35m（Lr）×3.03m×1.06m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成13年4月20日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 48歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年9月25日 免状交付年月日 平成23年5月17日 免状有効期間満了日 平成27年8月17日 B 船長B 男性 61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 昭和60年2月4日 免許証交付日 平成21年6月15日 （平成27年2月3日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部が大破、右舷前部に亀裂を伴う擦過傷
事故の経過	A船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、茨城県鹿島港を出

港して広島県広島港に向かい、航海士Aが、単独で船橋当直に就き、航海灯を表示し、紀伊半島の南西岸沖を日ノ御埼西方沖に向ける約 317° （真方位、以下同じ。）の針路として約 320° の対地針路及び約9.9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。

航海士Aは、操舵装置の後方で立って船橋当直を行い、和歌山県印南町^{いなみ}切目^{きりめ}埼西方沖を予定針路線に沿って北西進中、6Mレンジとして2M後方にオフセンタしたレーダーにより左舷船首 40° 5.0M付近にB船を探知したので、双眼鏡で船体が白色のB船を確認し、エコートレイルでB船に残像が出ていなかったことから、B船が停止しているものと判断した。

航海士Aは、目視及びレーダーで見張りを続け、B船との距離が約2Mとなった頃、レーダーを3Mレンジに切り換え、双眼鏡により船首方向に赤色の漁具の標識（以下「赤色標識」という。）が視認できたので、B船が停止して操業しているものと思った。

航海士Aは、B船が左舷船首約0.5Mとなったとき、B船が発進してA船に向かって接近して来たので、汽笛を1回吹鳴したのち、右舵一杯（舵角 50° ）及び機関を後進としたが、右回頭が始まって機関が後進にかかったものの、平成24年10月13日06時15分ごろ、紀伊日ノ御埼灯台から 165° 3.0M付近において、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時00分ごろ美浜町三尾漁港を出港し、航海灯及び黄色回転灯を点灯して同漁港南方約3Mの漁場に向かい、05時15分ごろ同漁場に到着して浮きはえ縄及び同縄に約128m間隔に取り付けた赤色標識を投入しながら自動操舵により西進した。

船長Bは、06時00分前に投縄を終えて浮きはえ縄の西端付近で漂泊し、投縄時に使用した道具などの後片付けを行い、周囲が明るくなっていたので、航海灯を消灯した。

船長Bは、06時00分ごろ発進して浮きはえ縄の東端に向かい、操舵室で椅子に腰を掛けて手動操舵を行い、赤色標識を左舷側に見て同標識の南側を約10～20m隔てて約8knの速力で東進した。

船長Bは、太陽が船首方向から昇ってきたので、まぶしくて船首方向を見ていることができず、レーダーを3Mレンジにして作動させていたものの、レーダー画面が太陽光の反射で見えづらかったことから、左舷側を向いて赤色標識を確認しながら航行した。

船長Bは、途中で2度ほど赤色標識を見付けるまでの間、約3～4knに減速して航行し、浮きはえ縄の東端に近づくにつれて潮流の影響によりほぼ東西方向に入れていた同縄が東南東方に延びていたため、同縄に沿って東南東進した。

	<p>船長Bは、左舷側を向いて赤色標識を確認しながら航行し、右舷船首方から接近するA船に気付かず、06時15分ごろ、浮きはえ縄の東端から4分の1付近において、B船の船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aから報告を受けて直ちに昇橋し、B船の状況を確認するとともに、VHF無線電話で海上保安庁に通報した。また、船長Bは、06時23分ごろ携帯電話により海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、僚船にえい航されて三尾漁港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>日出時刻及び方位：06時04分、099°</p>
その他の事項	<p>A船は、主として阪神港大阪区、北海道苫小牧市苫小牧港、茨城県鹿島港などの間で鋼材の輸送に従事しており、本事故発生場所付近を頻繁に航行していた。</p> <p>A船は、船橋当直を船長及び2人の航海士とで4時間交替の3直制としており、本事故発生当時には、航海士Aが04-08時の船橋当直に就いていた。</p> <p>航海士Aは、レーダーのエコトレイル、カーソル及び距離尺でB船の動静を確認した。また、航海士Aは、レーダーでB船を初めて探知したとき、B船の西方に約2~3隻を探知したが、いずれもエコトレイルの残像が出ており、残像が出ていなかったB船だけが停止していると思った。</p> <p>A船は、鋼材約1,500tを積載し、鹿島港出港時の喫水が船首約3.50m及び船尾約4.55mであった。</p> <p>B船の赤色標識は、直径約6cm及び高さ約50cmの円柱形の浮体に赤色の蛍光塗料を塗っていた。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側の扉を開けていたが、A船の汽笛音が聞こえなかった。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.4m及び船尾約1.4mであった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、日ノ御崎南南東方沖を北西進中、航海士Aが、B船が停止しているものと思い込み、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船が左舷船首約0.5Mに接近した所でB船が航行していることに気づき、右舵一杯及び機関を後進としたが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日ノ御崎南南東方沖を東南東進中、船長Bが、左舷側にあ</p>

	<p>る赤色標識を探すことに意識を集中し、右舷前方の見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近するA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日ノ御崎南南東方沖において、A船が北西進中、B船が東南東進中、航海士Aが、B船が停止しているものと思い込み、B船に対する見張りを適切に行わず、また、船長Bが、左舷側にある赤色標識を探すことに意識を集中し、右舷前方の見張りを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"> ・ 太陽光がまぶしく、見張りに支障を生じる場合には、サングラスを使用して見張りを行うこと。 ・ 漁船が操業中には、発進、停止、増減速、旋回などを行うので、初期の情報による思い込みを排除し、目視及びレーダーによる見張りを適切に行って他船の動静を的確に把握すること。