

船舶事故調査報告書

平成25年4月4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4月9日 18時15分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市足摺岬 ^{あしずり} 東南東方沖 足摺岬灯台から真方位113°5, 270m付近 (概位 北緯32°42.4′ 東経133°04.3′)
事故調査の経過	平成24年7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	A 漁獲物運搬船 第五十一 ^{すみほう} 住宝丸、298.37トン 124079、住宝丸活魚運搬株式会社 49.90m×7.60m×3.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和55年2月 B 漁船 第十八 ^{つかさ} 司丸、18トン KO2-6576（漁船登録番号）、個人所有 16.75m (Lr) × 4.08m × 2.18m、FRP ディーゼル機関、404kW、平成11年11月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 四級海技士（航海）免状 免許年月日 平成14年12月24日 免状交付年月日 平成19年8月3日 免状有効期間満了日 平成24年12月23日 航海士A ₁ （次席一等航海士） 男性 54歳 五級海技士（航海）免状 免許年月日 平成22年11月16日 免状交付年月日 平成22年11月16日 免状有効期間満了日 平成27年11月15日 B 船長B 男性 38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10年11月6日 免許証交付日 平成21年3月9日 (平成26年3月8日まで有効)
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船尾左舷側のハンドレールに曲損、船尾左舷側の燃料の空気抜き管に曲損 B 船首端に亀裂</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び航海士A₁ほか3人が乗り組み、愛媛県宇和島市内の5か所の養殖いけすを順次回って活魚を合計約26t積み込み、航海士A₁が、平成24年4月9日16時55分ごろ、土佐清水市^{かなえ}叶埼の南方沖約0.5海里(M)を通過したのち、足摺岬の南方沖約0.5Mに向ける約097°の針路(真方位、以下同じ。)とし、機関を回転数毎分(rpm)約500として約9.7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A₁は、操舵室の左舷側に設置されたレーダー2台のうち、中央寄りのレーダーを作動させ、6Mレンジとして見張りをを行いながら東進中、左舷船首50°4M付近に約170~180°の針路で航行しているB船を探知し、A船とB船の進路が交差すると思い、レーダーを3Mレンジに切り換え、レーダー画面の端に映ってきたB船の動静を監視した。</p> <p>航海士A₁は、B船との距離が約3MとなったときにB船を目視で認め、針路及び速力を保って航行していたところ、B船の方位が余り変わらなかったため、B船との距離が約1Mとなった頃、A船の存在を知らせるために短音を5回鳴らして汽笛信号を行い、このままB船がA船を避けずに接近して来た場合、どのように避けようかと考えながら航行した。</p> <p>航海士A₁は、B船との距離が約0.5Mになったとき、手動操舵に切り換え、2回目の短音を5回鳴らして汽笛信号を行うとともに、A船の船首付近を投光器で照らしたが、B船がA船の左舷正横至近に接近し、B船を避けるために右舵一杯を取ったものの、18時15分ごろ、足摺岬灯台から113°5,270m付近において、A船が約10°右転した頃、A船の船尾左舷側とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、機関員Aから衝突したとの報告を受けて昇橋し、乗組員にA船の損傷状況を調査するよう指示した。</p> <p>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、まぐろはえなわ漁を行うため、船長Bが、土佐清水市^{いぶり}以布利港での出港操舵に続いて船橋当直に就き、レーダーを0.75Mレンジとして使用し、17時50分ごろ土佐清水市^{くぼつ}窪津埼南東方沖で約170°の針路として自動操舵により約7.2knの速力で航行した。</p> <p>船長Bは、18時10分ごろ、レーダー画面上に他船の映像がないことを確認したのち、操舵室階下の船員室へ気象ファクシミリで受信した天気図を取りに行くこと、及び予備の電球を棚に収納しに行くこと、並びに後部甲板の作業場で漁の準備をしている甲板員3人に指導を行うことのために操舵室を離れて無人とした。</p>

	<p>船長Bは、甲板員3人への指導を終えて船員室に入った際、機関長から気象ファクシミリが紙詰まりしているのを直してほしいと言われ、詰まった紙を取り除いて昇橋しようとした頃に衝撃を感じ、急いで昇橋して船首方を見たところ、A船の船尾を認めた。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況を調査して船首部に亀裂が生じていることを確認し、船首部水面下の損傷の有無を確認するために出漁を取りやめ、以布利港に帰港することとした。</p> <p>船長Aは、B船が漁港に入ったことをレーダーで確認したのち、目的地に向かった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日没時刻 18時34分ごろ</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだん、出港前や船橋当直交代時の申し送り事項として船橋当直を行う航海士に対し、足摺岬付近では潮流が速いので、陸岸に寄り過ぎないように0.5M以上隔てて航行するように伝えていた。</p> <p>航海士A₁は、毎年2～5月にかけて本事故発生場所付近を月に5往復程度航行しており、過去にA船が他の小型漁船と進路が交差する状況となって針路及び速力を保たなければならない立場となったとき、他の小型漁船は、A船の近くに接近してから避けたので、B船も同じようにA船の近くで避けるものと思っていた。</p> <p>A船は、舷側に設けられた海水取入口から魚倉内に取り入れた海水を循環させながら活魚を運搬しており、機関を400rpm以下として航行すると魚が死んでしまうので、航海士A₁は、当時の約500rpmから落とさなかった。</p> <p>船長Bは、出港してから窪津崎を通過するまでの間、右舷側に定置網が存在するので、ふだんからレーダーを0.75Mレンジとして使用し、窪津崎を通過して約170°に変針後、1.5Mレンジに切り換えていたが、本事故当日は、レーダーのレンジを切り換えることを忘れた。</p> <p>船長Bは、操舵室を離れて後部甲板で甲板員を指導しているとき及び船員室で気象ファクシミリの紙詰まりを直しているとき、汽笛は聞こえなかった。</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 あり</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、足摺岬西方沖を東進中、航海士A₁が、左舷前方から接近するB船がA船の近くで避けるものと思い込み、針路及び速力を保って航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、足摺岬東方沖を南進中、船長Bが、レーダーで周囲に他船</p>

	<p>がないことを確認したのち、操舵室を離れて操船を行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダーを0.75Mレンジで使用していたことから、A船の映像をレーダー画面で認めなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、足摺岬東南東方沖において、A船が東進中、B船が南進中、航海士A₁が、左舷前方から接近するB船がA船の近くで避けるものと思込み、針路及び速力を保って航行し、また、船長Bが、0.75Mレンジで使用していたレーダーで周囲に他船がないことを確認したのち、操舵室を離れて操船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"> ・航行中は、操舵室を離れる場合には操船できる者を配置すること。 ・レーダーにより見張りを行う場合は、周囲の状況に適したレンジに切り換えて使用すること。 ・保持船は、避航船の動作だけでは衝突を避けることができない場合には、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。