

船舶事故調査報告書

平成26年11月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年4月25日 12時16分ごろ
発生場所	広島県呉市尾久比島南方沖 呉市所在の鴨瀬灯台から真方位201°2,100m付近 （概位 北緯34°07.6′ 東経132°44.9′）
事故調査の経過	平成25年4月26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 自動車専用船 あさか2、2,719トン 133492、日向海運株式会社 103.53m×13.70m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、3,603kW、平成4年6月3日 B 漁船 桜丸、4.8トン HS3-37469（漁船登録番号）、個人所有 11.98m(Lr)×3.06m×0.88m、FRP ディーゼル機関、46.30kW、平成6年8月20日 第270-39403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 29歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成14年11月29日 免状交付年月日 平成24年8月29日 免状有効期間満了日 平成29年11月28日 二等航海士A 男性 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年12月24日 免状交付年月日 平成20年9月25日 免状有効期間満了日 平成25年12月23日 B 船長B 男性 45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 昭和60年6月15日 免許証交付日 平成22年5月26日 （平成27年6月14日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 2人（船長B及び甲板員B）</p>
損傷	<p>A 左舷外板中央部に擦過傷</p> <p>B 船首部を圧壊、やぐら部に曲損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び二等航海士Aほか8人が乗り組み、車両116台を積載し、広島県大竹市所在の安芸白石灯標付近を南進中、平成25年4月25日10時30分ごろ霧で視界制限状態となった。</p> <p>船長Aは、11時00分ごろ、食堂の窓から外を見て濃霧となっていることを知ったが、船橋当直者がいつもどおりに操船していれば、支障ないものと思い、来島海峡通航時の操船指揮に備えて休息を続けた。</p> <p>二等航海士Aは、11時00分ごろ、船橋当直に就き、甲板手を見張り及び操舵に当たらせ、視界制限状態となっていたが、来島海峡に近づくまで船長Aに休息してもらおうと思い、船長Aに視界制限状態となっていることを報告しなかった。</p> <p>二等航海士Aは、12時11分ごろ、鴨瀬灯台から225°（真方位、以下同じ。）2.2海里（M）付近において、約066°の針路、約15.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって航行中、左舷船首5°1.4M付近にB船のレーダー映像を感知した。</p> <p>二等航海士Aは、B船と互いに左舷を対して通過できるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けていたところ、B船のレーダー映像がA船に接近していることに気付き、衝突の危険を感じて手動操舵に切り替え、右舵15°を令したが、12時16分ごろ、尾久比島南方沖において、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、尾久比島南方沖で底びき網漁による操業中、09時ごろから視界が徐々に悪化して視界制限状態となり、レーダーが故障していたが、船長Bは、他船の霧中信号が聞こえれば、行きあしを止めればよいものと思い、えい網と揚網を繰り返して操業を続けた。</p> <p>船長Bは、揚網を終えた後、12時13分ごろ南南西方に向けて約3.0knの速力で投網を始め、同じ速力でえい網しながら南南西進中、12時16分ごろA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に通報したところ、事故発生場所付近で待機するように指示を受けた。</p> <p>船長Bは両膝に打撲を、甲板員Bは顔面に打撲をそれぞれ負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 濃霧、風向 南西、風力 1、視程 約100m</p> <p>平成25年4月25日05時30分、瀬戸内海海域には、海上濃霧警報が発表され、本事故当時も継続中であった。</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>

<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航行中の動力船の法定灯火を表示していたが、霧中信号を行っていなかった。</p> <p>A船のレーダー2台は、自動衝突予防援助装置付きであり、1号レーダーをノースアップ、2号レーダーをヘッドアップの表示とし、それぞれ3Mレンジで作動させていた。</p> <p>船長Aは、視界制限時の具体的な対応及び報告事項について、当直者各自の判断に任せていた。</p> <p>二等航海士A及び船長Bは、共に衝突直前まで相手船を視認していなかった。</p> <p>B船は、トロールで漁ろうに從事している船舶の法定灯火を表示し、10分ごとに鐘を鳴らしていたが、霧中信号を行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界制限状態となった尾久比島南方沖を東北東進中、二等航海士Aが、レーダーで探知したB船と互いに左舷を対して通過できるものと思込み、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった尾久比島南方沖をえい網しながら南南西進中、船長Bが、他船の霧中信号が聞こえれば、行きあしを止めればよいものと思ひ、レーダーが故障した状態でえい網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>原因</p>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった尾久比島南方沖において、A船が東北東進中、B船が底びき網をえい網しながら南南西進中、二等航海士Aが、レーダーで探知したB船と互いに左舷を対して通過できるものと思込み、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、他船の霧中信号が聞こえれば、行きあしを止めればよいものと思ひ、レーダーが故障した状態でえい網を続けていたため、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>
<p>参考</p>	<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"> ・ 視界制限状態時には、視界の状況に応じ、十分に減速して航行し、霧中信号を行うこと。 ・ 航海計器類が故障したときには、出港前に修理しておくこと。 ・ 船長は、視界制限状態時には昇橋して操船指揮を執ること。