

船舶事故調査報告書

平成27年9月10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

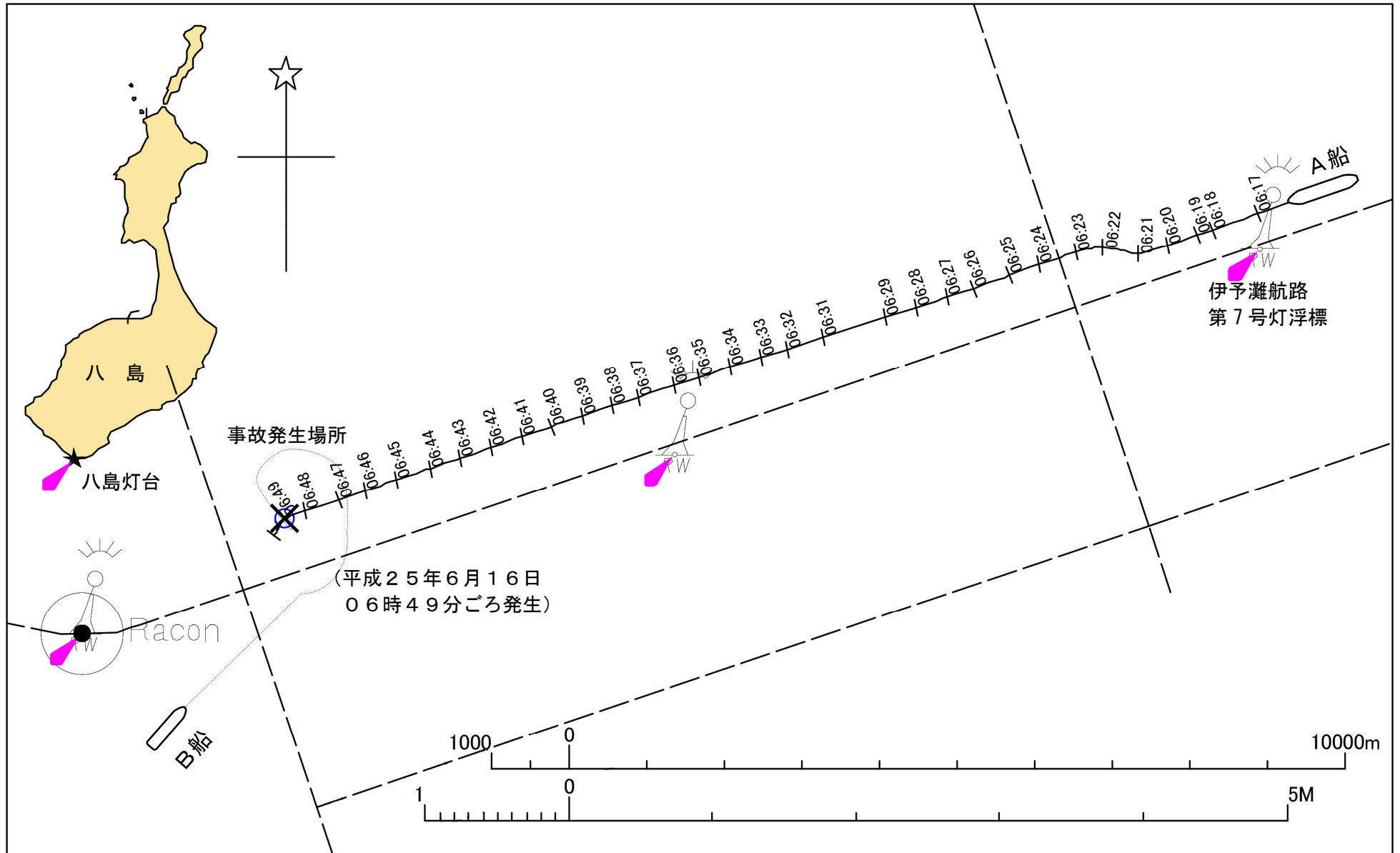
事故種類	衝突
発生日時	平成25年6月16日 06時49分ごろ
発生場所	山口県上関町八島南東方沖 八島灯台から真方位106° 2,800m付近 （概位 北緯33° 42.43′ 東経132° 09.78′）
事故調査の経過	平成25年6月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 油タンカー 第五十六三洋丸、748トン 140753、株式会社三洋海運商会 71.574m×12.000m×5.200m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年2月26日 B 遊漁船 あかり丸、3.5トン OT3-36494（漁船登録番号）、個人所有 10.36m(Lr)×2.55m×0.75m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成5年9月6日 第294-17867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 50歳 四級航海士（航海） 免許年月日 昭和60年12月26日 免状交付年月日 平成22年10月29日 免状有効期間満了日 平成27年12月25日 B 船長B 男性 65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5年7月22日 免許証交付日 平成25年4月1日 （平成30年7月21日まで有効） 釣り客A 男性 64歳 釣り客B 男性 62歳 釣り客C 男性 65歳 釣り客D 男性 62歳 釣り客E 男性 56歳

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 5人（釣り客）</p>
損傷	<p>A 右舷船首部に擦過傷</p> <p>B 船首部に凹損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか6人が乗り組み、船長Aが、舵輪の後方に立ち、自動操舵により単独の船橋当直について伊予灘航路第7号灯浮標付近を約13.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により西南西進中、視程が約200mになったので、自動による霧中信号の吹鳴を開始したころ、6海里（M）レンジでエコートレイル機能を1分に調整していたレーダーで、映ったり消えたりするB船の映像を左舷船首方4～5Mに認めた。</p> <p>船長Aは、B船のレーダー映像が接近するので、レーダーのレンジを1.5Mまで徐々に切り替えてB船の監視を続け、B船の動きからA船の船尾方を通過するものと思っていたところ、エコートレイルの変化からB船が急に左転したことを知り、自動操舵から手動操舵に切り替えて機関を中立運転としたとき、B船がA船の船首方を右方に通過したことを認めた。</p> <p>船長Aは、同じ針路で航行中、昇橋してきた航海士から漁船が見えてきたとの報告を聞いて右舷方を見たとき、A船に接近するB船を視認し、急いで左舵を取ったが、平成25年6月16日06時49分ごろ、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、釣り客9人を乗せ、04時20分ごろ大分県大分市大分港の係留地を出発し、船長Bが、山口県平郡島南方沖の釣り場に向けて、GPSプロッターに入力した針路線を見ながら、操舵室の椅子に腰を掛けて手動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、愛媛県佐田岬北東方沖約9M付近を約18knの速力で北東進中、霧で視界が悪くなり始めたが、日出後で周囲は既に明るいのでそのうちに霧も晴れてくると思い、甲板員Bを船首配置につけて航行を続けた。</p> <p>船長Bは、八島南方沖で視程が約200mになったが、船首に甲板員Bをつけているので、近づく他船がいれば同人が知らせてくれるものと思い北東進を続けていたところ、目的の釣り場が平郡島南方沖ではなく、西方の山口県祝島付近であることを思い出して左旋回を開始した。</p> <p>B船は、左旋回を続け、船長Bが、僚船に連絡をするために船首にいた甲板員Bを操舵室に呼んだところ、左舷方至近にA船を視認し、機関を中立運転として左舵一杯を取ったが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、海上保安庁の巡視艇の伴走で係留地に戻った。</p>

	<p>釣り客9人のうち5人が病院に行き、釣り客Aが約2週間の加療を要する外傷性頸部腰部症候群及び両肩関節捻挫を、釣り客Bが全治約2週間の左胸部及び左上腕及び左眼部打撲を、釣り客Cが1週間の安静を要する右肩打撲を、釣り客Dが1週間の加療を要する右側頭部打撲を、釣り客Eが約1週間の安静及び療養を要する左側頭部打撲をそれぞれ負った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約200m</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、海上 平穏</p> <p>山口県柳井・光区域には、15日16時44分に濃霧注意報が発表され、16日14時06分に解除された。</p> <p>日出時刻：05時00分ごろ</p>
その他の事項	<p>船長Aは、航行船舶が多くなれば、他の乗組員にも見張りを行わせるつもりでいた。</p> <p>A船の船橋の出入口の扉及び窓は、本事故発生当時、閉められていた。</p> <p>A船の船舶管理会社が定めた安全管理規程の運航基準には、視程が0.5M以下になれば、避泊措置をとらなければならない旨記載されていた。</p> <p>A船及びB船共に、本事故当時、航行中の動力船の灯火を表示していた。</p> <p>B船には、本事故発生当時、操舵室内に2人(釣り客B及び釣り客C)、右舷中央部に1人(釣り客A)及び船尾部に6人(釣り客D及び釣り客Eを含む。)の釣り客がいた。</p> <p>船長Bが届け出していた遊漁船業の適正化に関する法律に基づく業務規程には、出航地から漁場に至るまでの間、あるいは漁場において視程が500m以下になれば、出航を中止、あるいは帰航する旨が定められていた。</p> <p>船長Bは、レーダーの電源を入れていたが、ふだんからレーダーを使用したことがなかったので、本事故当時もレーダー画面を見なかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近での航行経験は2年に1回程度であった。</p> <p>B船の操舵室の入口の扉及び窓は、本事故発生当時、閉められていた。</p> <p>船長B、甲板員B及び釣り客9人は、皆救命胴衣を着用していた。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A 船は、霧で視界制限状態となった八島南東方沖を西南西進中、船長Aが、レーダーでB船の映像を左舷船首方4～5M付近に認めたが、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったことから、A船の船首を通過したB船が左旋回して再接近したことに気付かずに航行し、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八島南東方沖を北東進中、船長Bが、接近する他船がいれば船首配置につけた甲板員Bが知らせてくれるものと思い、レーダーによる見張りを行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、目的の釣り場が西方であることを思い出して左旋回を開始し、A船の船首方を右方に通過したのちも左旋回中、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八島南東方沖において、A船が西南西進中、B船が北東進中、船長Aが、レーダーでB船の映像を左舷船首方4～5M付近に認めたが、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、A船の船首を通過したB船が左旋回して再接近したことに気付かずに航行し、また、船長Bが、接近する他船がいれば船首配置につけた甲板員Bが知らせてくれるものと思い、レーダーによる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>
<p>参考</p>	<p>A船の船舶管理会社は、本事故後、船長が船橋当直中に視界制限状態になった場合であっても、各乗組員にちゅうちょせず昇橋を指示して見張りを行わせること、極度の視界制限状態になった場合は、速やかに安全な海域に避泊することを徹底した。</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"> ・ 視界制限状態においては、他の船舶を探知できるよう、レーダーによる周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 視界制限状態においては、安全管理規程や業務規程を順守すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速度 (kn)
06:25:15	33-44-05.9	132-15-49.0	250.1	254	13.8
06:26:25	33-44-00.3	132-15-30.9	250.3	255	13.7
06:27:15	33-43-56.8	132-15-17.9	251.1	252	13.7
06:28:15	33-43-52.5	132-15-02.4	251.8	253	13.7
06:29:15	33-43-48.4	132-14-46.7	251.8	252	13.7
06:31:16	33-43-39.9	132-14-15.6	252.1	252	13.5
06:32:25	33-43-35.2	132-13-57.9	252.8	252	13.4
06:33:16	33-43-31.7	132-13-44.9	252.3	252	13.4
06:34:16	33-43-27.6	132-13-29.4	252.1	252	13.5
06:35:17	33-43-23.5	132-13-14.0	252.4	252	13.5
06:36:06	33-43-20.1	132-13-01.1	252.0	252	13.4
06:37:16	33-43-15.1	132-12-43.3	252.0	251	13.4
06:38:05	33-43-11.6	132-12-30.5	251.3	251	13.4
06:39:05	33-43-07.3	132-12-15.2	250.5	251	13.4
06:40:06	33-43-02.8	132-12-00.0	250.3	251	13.4
06:41:05	33-42-58.4	132-11-44.8	251.0	251	13.4
06:42:07	33-42-53.9	132-11-29.4	250.7	251	13.4
06:43:07	33-42-49.6	132-11-14.2	251.3	252	13.4
06:44:07	33-42-45.3	132-10-59.1	250.9	251	13.3
06:45:15	33-42-40.3	132-10-42.0	251.4	251	13.3
06:46:15	33-42-36.0	132-10-26.9	250.5	250	13.3
06:47:06	33-42-32.1	132-10-13.8	250.8	252	13.4
06:48:16	33-42-27.4	132-09-56.4	252.8	254	12.9
06:49:02	33-42-23.9	132-09-46.6	237.8	218	10.9
06:49:30	33-42-20.5	132-09-43.5	208.3	202	8.6

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。