

船舶事故調査報告書

平成27年9月17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

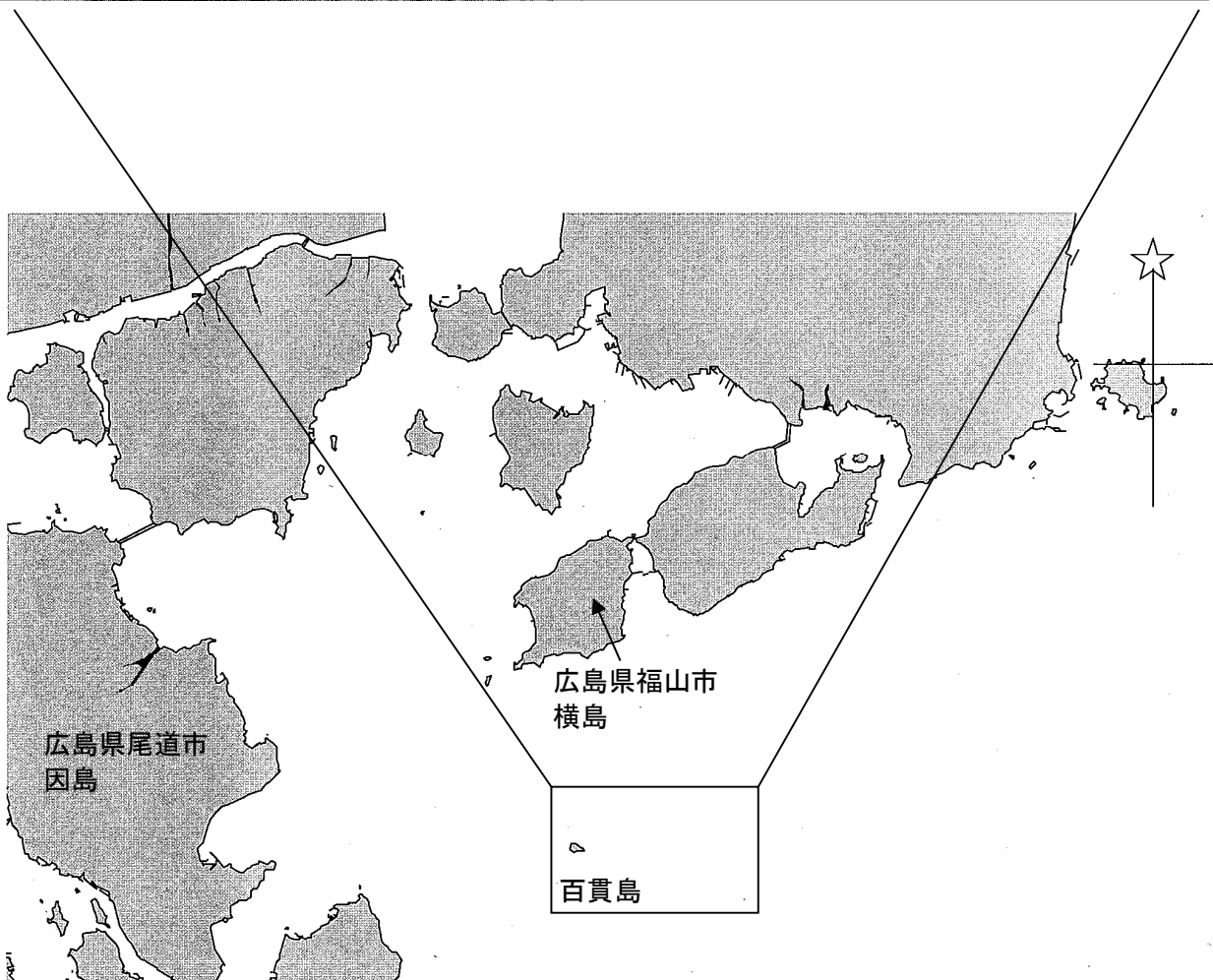
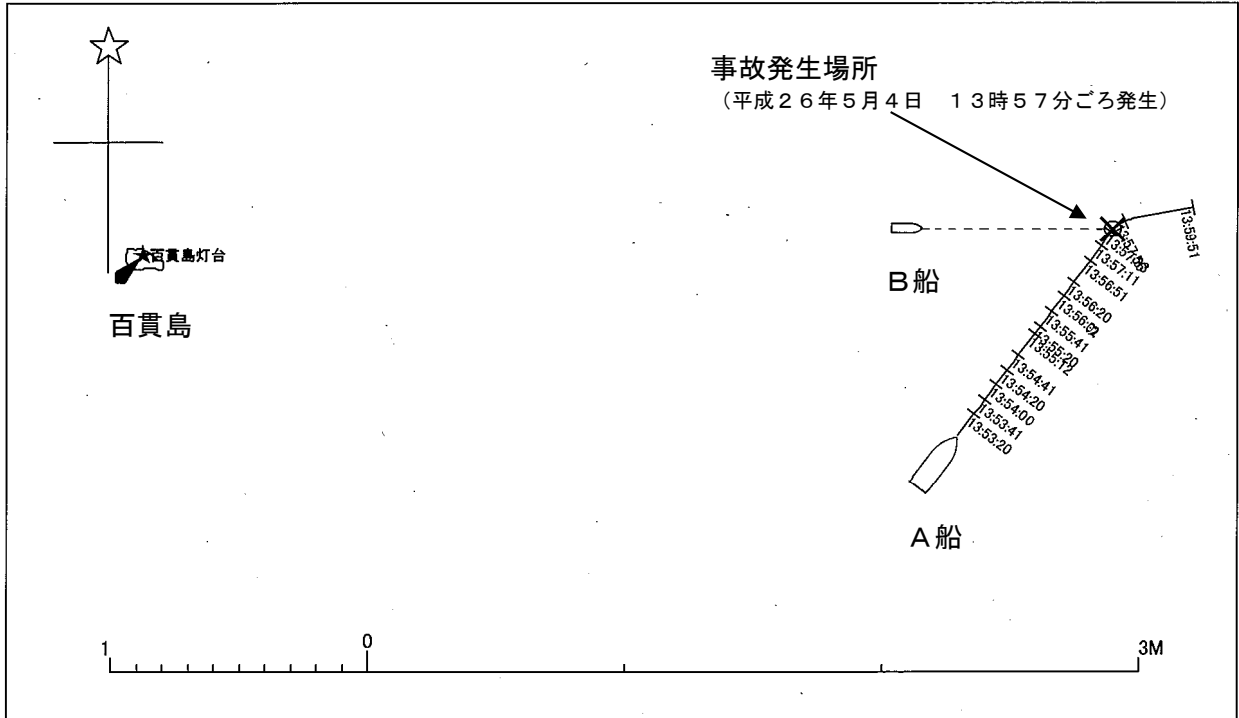
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月4日 13時57分ごろ
発生場所	愛媛県上島町百貫島 ^{ひやっかん} 東方沖 百貫島灯台から真方位088.5° 3.8海里付近 (概位 北緯34° 18.14′ 東経133° 21.10′)
事故調査の経過	平成26年11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 貨物船 ^{カイサ} KAISA（フィリピン共和国籍）、9,588トン 9543914（IMO番号）、BERMAN LINES, INC. 120.00m×21.20m×14.30m、鋼 ディーゼル機関、5,227kW、2010年5月12日 B プレジャーボート ^{アトレンジェ} Attrairge、16トン 235-47610福岡、株式会社丸菱 13.04m (Lr) × 4.52m × 1.85m、FRP ディーゼル機関2基、750kW（合計）、平成19年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 60歳 船長免状（フィリピン共和国発給） 交付年月日 2011年3月29日 (2016年3月28日まで有効) 航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 38歳 航海当直免状（フィリピン共和国発給） 交付年月日 2011年9月12日 (2016年9月11日まで有効) B 船長B 男性 60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22年7月8日 免許証交付日 平成22年7月8日 (平成27年7月7日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板に擦過傷 B 右舷船首外板に擦過傷、船首甲板に亀裂を伴う破口

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか15人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、福山港に向け、約12.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進中、航海当直に当たっていた航海士Aが、左舷方に接近して来るB船を認め、操舵室にいた船長Aに報告した。</p> <p>A船は、船長Aが、B船のコンパス方位に変化がなかったので、汽笛を鳴らし、同じ針路及び速力で航行したが、なおもB船が接近するので、右舵を取り、機関を後進にかけて避航しようとしたものの、間に合わず、百貫島東方沖において、平成26年5月4日13時57分ごろ、A船の左舷船尾付近とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bの家族を乗せ、香川県小豆島に向け、自動操舵により約13knの速力で、百貫島北方沖を東進した。</p> <p>船長Bは、時折、刺し網等が存在しないかどうか船首方の状況を確認しながら、操舵室後方にあるキッチンで昼食の準備を行い、左舷側の海図台で食事をとった後、右舷側にある操縦席の方を振り返ったところ、右舷方至近にA船を視認した。</p> <p>B船は、船長Bが慌てて操舵装置を手動に切り替えて舵を取ろうとしたが、A船と衝突した。</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>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、レーダーを装備していたが、使用していなかった。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓を閉め切り、船尾方にあるキャビン出入口ドアを開放していたが、A船の汽笛に気付かなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、百貫島東方沖を北東進中、船長Aが、接近するB船に方位の変化がないことを認め、汽笛を鳴らしたものの、B船との衝突を避けるための動作が遅れたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、百貫島東方沖を東進中、船長Bが、昼食の準備と食事を取り、見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、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、百貫島東方沖において、A船が北東進中、B船が東進中、船長Aが、接近するB船に方位の変化がないことを認め、汽笛を鳴らしたものの、B船との衝突を避けるための動作が遅れたため、また、船長Bが、昼食の準備と食事を取り、見張りを適切に行ってい</p>

	なかったため、A船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 常時適切な見張りを行うこと。・ 衝突するおそれのある場合には、航法に従って適切な時期に衝突を避けるための措置を講じること。

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 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
13:53:20	34-17-25.3	133-20-26.9	038	036.9	12.7
13:54:00	34-17-32.1	133-20-33.1	037	037.2	12.7
13:55:12	34-17-44.0	133-20-44.0	038	037.5	12.7
13:56:02	34-17-52.6	133-20-51.9	038	037.1	12.7
13:57:11	34-18-04.2	133-21-02.6	039	036.0	12.6
13:57:33	34-18-07.8	133-21-05.5	059	036.1	11.9
13:57:34	34-18-08.2	133-21-06.0	062	037.4	11.8
13:57:41	34-18-09.0	133-21-06.9	070	043.2	11.3
13:59:51	34-18-13.6	133-21-28.6	082	080.9	6.7

(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。なお、AISは、対地針路が小数点第1位まで(0.0° ~ 359.9°) 船首方位が整数値(0° ~ 359°)で送信されるようになっている。