

船舶事故調査報告書

平成27年10月8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12月18日 05時45分ごろ |
| 発生場所 | 広島県呉市音戸ノ瀬戸南口付近 音戸灯台から真方位182.5° 810m付近 (概位 北緯34° 11.53′ 東経132° 32.18′) |
| 事故調査の経過 | 平成26年12月18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 砂利採取運搬船 第五高神丸、635トン 133058、株式会社神光汽船 49.26m (Lr) × 12.00m × 5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年7月31日 B 漁船 重宝丸、19.99トン HS2-2259（漁船登録番号）、個人所有 14.82m (Lr) × 4.45m × 1.34m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和54年10月9日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 49歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年7月12日 免状交付年月日 平成26年7月2日 免状有効期間満了日 平成31年7月11日 B 船長B 男性 45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8年7月17日 免許証交付日 平成23年6月14日 （平成28年7月16日まで有効） 甲板員B ₁ （インドネシア共和国籍） 男性 24歳 |
| 死傷者等 | A なし B 死亡 2人（船長B及び甲板員B ₁ ） |
| 損傷 | A 船首部に擦過傷 B 左舷中央部に破口 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aほか2人が乗り組み、音戸ノ瀬戸を約8.4ノット |

| | |
|---------------|--|
| | <p>(kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で南進した。</p> <p>船長Aは、音戸大橋を通過後、本州側にある石灯籠の西方沖に差し掛かった頃、右舷船首方の呉市音戸漁港内をゆっくりと移動するB船の黄色閃光灯を^{いわしはま}鰯浜防波堤越しに視認した。</p> <p>船長Aは、左転して音戸瀬戸南口灯浮標西方沖に向けて針路を定めた後、B船が、鰯浜防波堤と南1号防波堤との間の切通し部 (以下「本件切通し部」という。) を通過して増速したので、B船がA船の船首方を横切ると思い、針路及び速力を保ちながら南進したところ、平成26年12月18日05時45分ごろ、音戸ノ瀬戸南口付近において、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B、甲板員B₁ほか1人 (インドネシア共和国籍、以下「甲板員B₂」という。) が乗り組み、船長Bが操船に当たり、航海灯及び黄色閃光灯を表示し、音戸漁港の係留場所を出発した。</p> <p>B船は、本件切通し部を通過して東進中、A船と衝突して右舷側から転覆した。</p> <p>甲板員B₂は、漂流した後に音戸瀬戸南口灯浮標に登っていたところをA船の搭載船に救助されたが、船長B及び甲板員B₁は、B船の船内で発見され、それぞれ溺水と検案された。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録 (抜粋)、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の状況 (右舷側)、写真3 B船の状況 (左舷側)、写真4 B船の損傷状況、写真5 B船の係留場所の状況、写真6 音戸ノ瀬戸南口付近の状況 参照)</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 南流約0.4kn</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、航海灯を表示していた。</p> <p>A船の海上試運転成績によれば、A船は、全速力から後進発令後、後進が開始されるまでの時間が、約10秒であった。</p> <p>船長Aは、B船の黄色閃光灯を鰯浜防波堤越しに視認した際、本船の存在を知らせるために短音5～6回の汽笛を鳴らしたので、B船がA船の存在に気付いていると思っていた。</p> <p>船長Aは、B船の黄色閃光灯の光力の強さが印象に強く残っており、B船の航海灯を見たという記憶が残っていなかった。</p> <p>B船は、現場調査時、航海灯及び黄色閃光灯等のスイッチが入った状態となっていた。</p> <p>甲板員B₂は、A船の動静及びB船の運航状況について覚えていない。</p> <p>音戸漁業協同組合の話によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 音戸漁港周辺の住民及び所属組合員から、本事故発生時刻ごろに船の汽笛を聞いたという話は聞いていない。</p> <p>(2) 本件切通し部は、音戸漁港内の海水の循環のために開けられた</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>ものであったが、出入港口としても使用されていた。</p> <p>(3) 音戸漁業協同組合は、所属漁船が低速で航行して安全を確かめながら本件切通し部を通航していたので、特に安全指導等を行っていなかった。</p> <p>瀬戸内海水路誌（瀬戸内海・豊後水道）（平成25年3月刊行）及び海図W1109（呉港及付近）によれば、音戸ノ瀬戸は、最狭部における水深5m以上の水域幅が約60mで、水路の見通しが悪く、潮流の強い海域であり、海上交通安全法に基づく指定経路となっており、同海図に記載されたA線（又はB線）を横切って航行した又は航行しようとする総トン数5トン以上の船舶は、音戸瀬戸北口（又は南口）灯浮標を左舷に見て航行するようになっていた。</p> <p>本件切通し部は、音戸ノ瀬戸の指定経路に近接していた。</p> <p>音戸漁港は、南側にある南1号防波堤と南2号防波堤との間の切通し部が通常の出入港口となっていた。</p> <p>音戸ノ瀬戸では、本事故当時、他に同瀬戸を航行する北航及び南航船はいなかった。</p> <p>船長B、甲板員B₁及び甲板員B₂は、救命胴衣を着用していなかった。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B 不明 A なし、B 不明 A なし、B なし</p> <p>A船は、音戸ノ瀬戸南口付近を約8.4knの速力で南進中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、音戸ノ瀬戸が、可航幅が狭く、海上交通安全法の指定経路となっており、また、本事故発生時、右舷方に防波堤が存在したことから、針路変更による避航動作をとることができず、また、船長Aが本件切通し部を通過して来たB船を視認してから本事故が発生するまで短時間であったことから、減速して避航動作をとることもできなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aが、B船の黄色閃光灯を鰯浜防波堤越しに視認した際、汽笛を鳴らした状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、音戸ノ瀬戸南口付近を東進中、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船が本件切通し部を通過後の状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長B及び甲板員B₁の死因は、溺水であった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、音戸ノ瀬戸南口付近において、A船が約8.4knの速力で南進中、B船が東進中、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>音戸漁業協同組合は、本事故後、本件切通し部を出入港禁止にする とともに、漁港管理者に依頼して出入港禁止の表示板を設置した。</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">・ 音戸漁港に出入港する船舶は、南 1 号防波堤と南 2 号防波堤と 間の切通し部を通航すること。・ 音戸ノ瀬戸の指定経路を航行する船舶は、自船と横切り関係にな りそうな船を認めた場合には、適切な時期に衝突を避けるための 措置を講ずること。 |
|-----------|---|

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成26年12月18日

| 時刻 (時:分:秒) | 対地速力 (kn) | 北緯 (° - ' - ") | 東経 (° - ' - ") | 対地針路 (°) | 船首方位 (°) |
|---------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------|-------------|
| 05:40:31 | 8.6 | 034-12-10.0 | 132-32-17.7 | 159.2 | 160 |
| 05:41:10 | 8.4 | 034-12-04.7 | 132-32-19.7 | 167.6 | 171 |
| 05:42:19 | 8.1 | 034-11-55.3 | 132-32-20.0 | 189.7 | 195 |
| 05:43:00 | 8.5 | 034-11-49.8 | 132-32-17.7 | 197.7 | 197 |
| 05:43:31 | 8.6 | 034-11-45.7 | 132-32-16.3 | 195.3 | 194 |
| 05:44:00 | 8.5 | 034-11-41.7 | 132-32-15.0 | 196.5 | 199 |
| 05:44:31 | 8.8 | 034-11-37.5 | 132-32-13.4 | 202.1 | 203 |
| 05:45:10 | 8.4 | 034-11-32.0 | 132-32-11.0 | 185.6 | 181 |
| 05:45:31 | 6.9 | 034-11-29.6 | 132-32-10.9 | 180.1 | 179 |
| 05:46:10 | 4.2 | 034-11-25.8 | 132-32-11.2 | 171.9 | 159 |
| 05:46:31 | 3.4 | 034-11-24.6 | 132-32-11.5 | 161.1 | 139 |
| 05:47:20 | 2.2 | 034-11-22.8 | 132-32-13.1 | 123.9 | 088 |
| 05:47:39 | 2.0 | 034-11-22.5 | 132-32-13.9 | 111.5 | 073 |
| 05:48:10 | 1.6 | 034-11-22.3 | 132-32-15.0 | 099.6 | 055 |
| 05:48:44 | 1.4 | 034-11-22.3 | 132-32-15.9 | 090.9 | 038 |
| 05:49:24 | 1.0 | 034-11-22.4 | 132-32-16.8 | 078.5 | 024 |

(注1) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

(注2) 対地針路及び船首方位は、真方位である。

写真1 A船の損傷状況

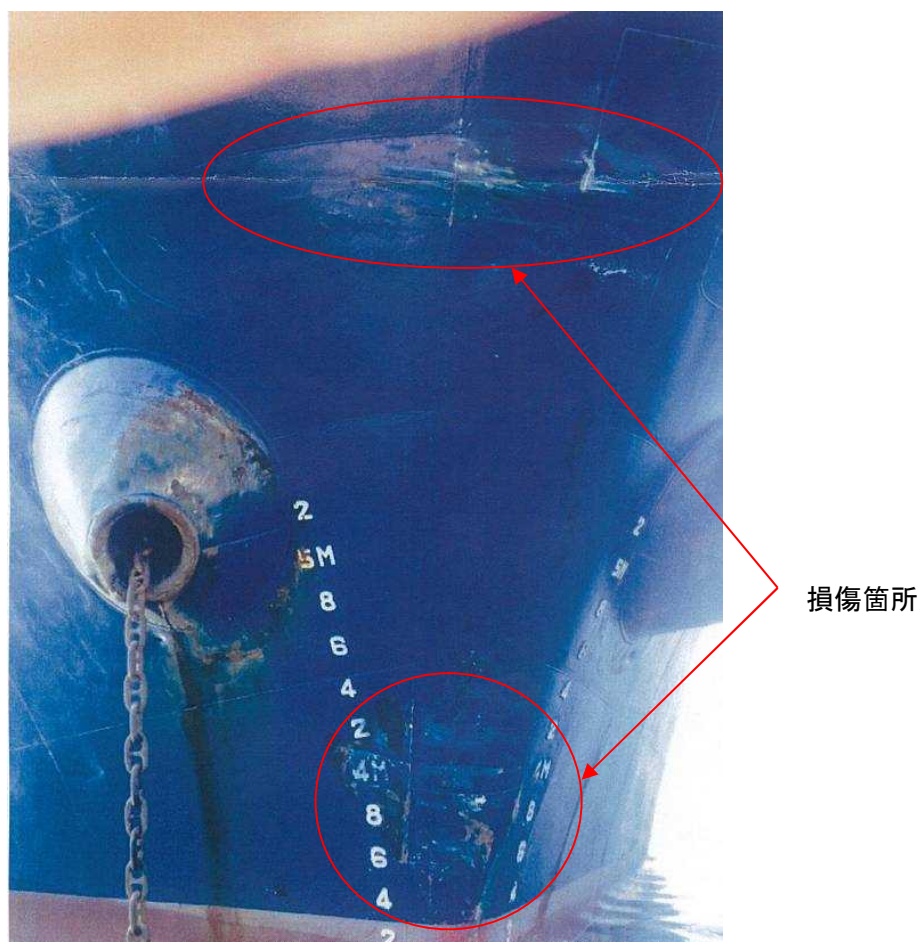


写真2 B船の状況（右舷側）



写真3 B船の状況（左舷側）



写真4 B船の損傷状況

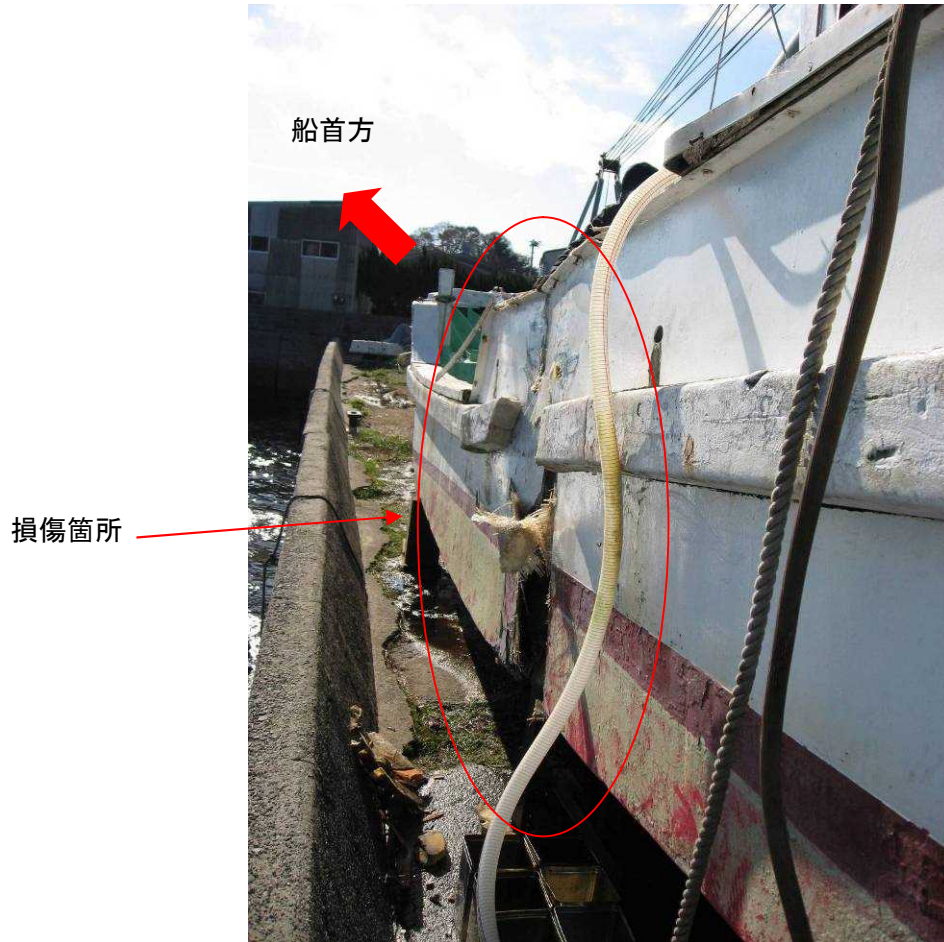


写真5 B船の係留場所の状況



写真6 音戸ノ瀬戸南口付近の状況

