

# 船舶事故調査報告書

平成27年11月12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27日 07時53分ごろ
発生場所	広島県尾道市高根島 <sup>こうね</sup> 北方沖の青木瀬戸 高根島灯台から真方位359° 680m付近 （概位 北緯34° 20.60′ 東経133° 04.59′）
事故調査の経過	平成26年5月27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。
<b>事実情報</b> 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 第六十二英山丸 <sup>えいざん</sup> 、3,520トン 135499、山本汽船株式会社 104.48m×15.60m×8.25m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成12年9月 B 油タンカー BLUE STARS <sup>ブルースターズ</sup> 5（キリバス共和国籍）、299トン 9005649（IMO番号）、NAGASAKI SHIPPING PTE LTD 50.80m（Lr）×8.80m×4.20m、鋼 ディーゼル機関、625kW、1990年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年12月20日 免状交付年月日 平成26年1月21日 免状有効期間満了日 平成31年12月19日 B 船長B 男性 73歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（キリバス共和国発給） 交付年月日 2014年5月16日 （2014年8月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部に破口及び擦過傷、右舷中央部のハンドレールに損傷 B 船首部に破口及び凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか11人が乗り組み、空船で、平成26年5月27日07時40分ごろ、船長Aが操船指揮をとり、甲板長及び甲板員が見張りの補助に、機関長が機関操作に、操舵手（以下「操舵手A」という。）が手動操舵について、高根島西方沖を青木瀬戸（広島県三

原市青木鼻と高根島の間)の西口に向けて東進した。

船長Aは、高根島西方沖を東進中、A船の船橋前から約80m船首方にある前部マストがかろうじて視認できるぐらいの視界制限状態となったことを認めたので、日出後であったが法定灯火を表示して航行を続けた。

船長Aは、青木瀬戸の中央付近を航行する態勢で高根島北西方沖を約14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北東進中、3海里(M)レンジ及び1.5Mレンジとして作動中のレーダー2台で左舷船首方にB船の映像を認めた。

船長Aは、レーダーでB船が三原市須波西の沿岸に寄って青木鼻付近に達したことを認めたが、青木鼻から高根島の西岸沖に向けて南進するように思えたので、B船と高根島北方沖に当たる青木瀬戸の中央付近で、右舷対右舷で約70m隔てて通過するものと考えて北東進を続けた。

A船は、青木瀬戸の最狭部に差し掛かった頃、船長Aが、B船の汽笛信号(短音1回)を聴き、操舵手Aに左舵一杯を指示したが、07時53分ごろ、高根島北方沖の青木瀬戸の最狭部付近において、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。

船長Aは、船体に生じた破口から海水が流入して右舷方に傾いたので、バラスト水を排出し、傾斜がなくなったのを確認後、118番通報を行った。

B船は、船長Bほか4人(全員日本国籍)が乗り組み、日本国外で売船するため、空船で、船長Bが単独の船橋当直につき、高根島北東方沖を手動操舵で航行した。

船長Bは、三原市小佐木島東方沖を西進中に霧で視界制限状態となったことを認めたので、日出後であったが法定灯火を表示し、その後、須波西の沿岸寄りを約6~7knの速力に減速して南進中、0.5Mレンジとしたレーダーで右舷船首方にA船の映像を認めた。

船長Bは、青木鼻の予定変針場所に接近したので右転することとし、B船が右転すればA船も右転するものと思い、短音1回を吹鳴して右転を始めた。

B船は、船長Bが、減速のため機関の回転数が下がったことに気付いて昇橋した航海士にウイングに出てA船の状況を確認するよう指示したところ、同人から至近にA船を視認した旨の報告を受け、機関を後進に入れたが、A船と衝突した。

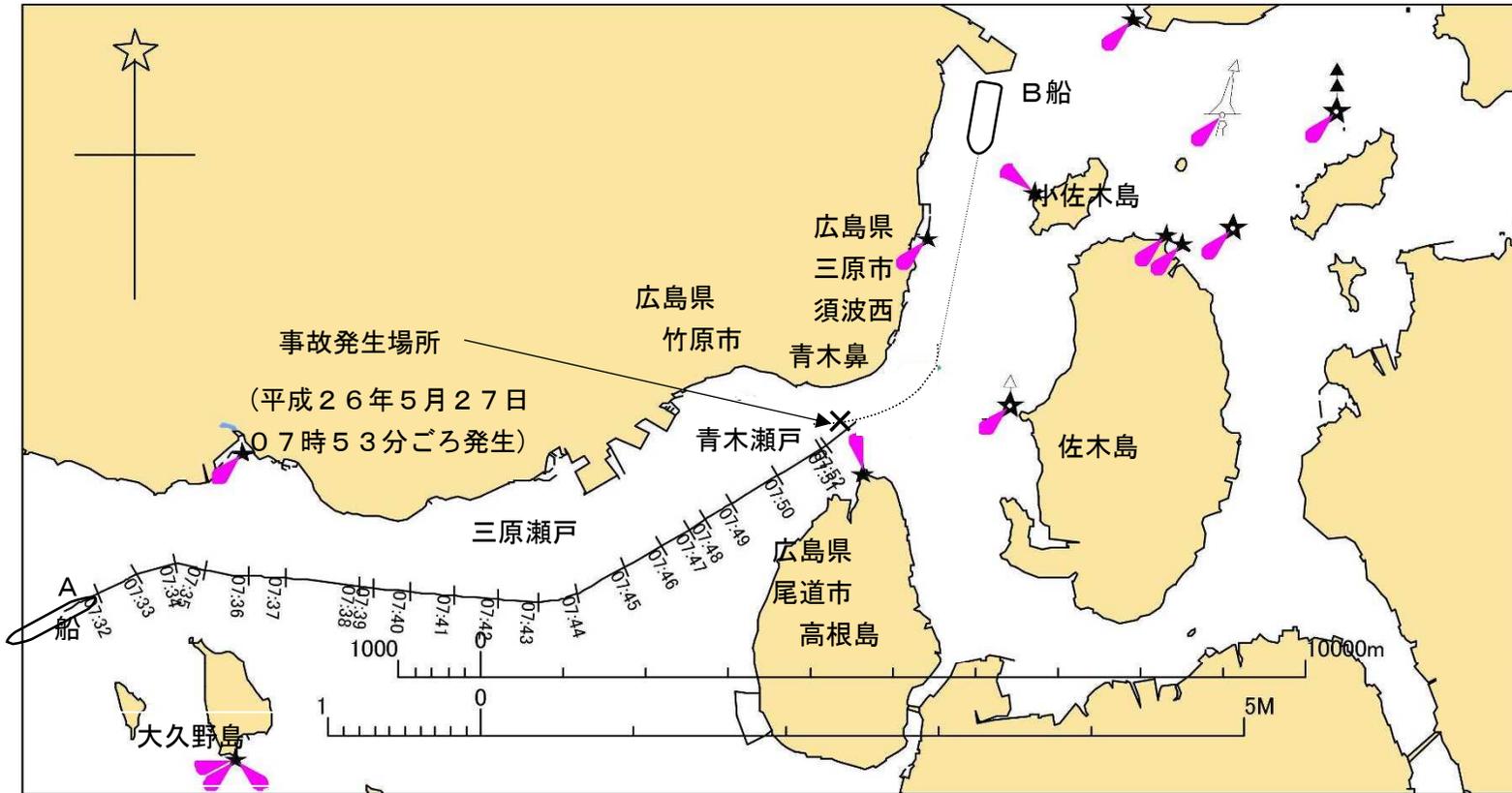
船長Bは、無線で海上保安庁に本事故の通報を行おうとしたが、無線が通じなかったため、付近で錨泊し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、広島県尾道糸崎港の岸壁に着岸した。

(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>	<p>気象：天気 霧、風向 南西、風力 1、視程 約80m  海象：潮汐 上げ潮の末期  広島県福山・尾三地域には、本事故当時、濃霧注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の船舶管理会社は、運航基準で、視程が2M以下のときは、船長は当直体制の強化、レーダーワッチ等による厳格な見張り及び付加的に安全措置を講じるとともに、そのときの状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は経路変更の措置をとらなければならない旨定めていた。</p> <p>A船の船舶管理会社担当者は、月に1度はA船を訪船し、安全管理に関する指導を行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故時、レーダーでB船以外の映像を認めなかったため、減速することも、霧中信号も行わなかった。</p> <p>船長Aは、船橋の右舷側出入口の扉を開けていた。</p> <p>A船は、本事故当時、入渠のため尾道市にある造船所に向けて青木瀬戸がある三原瀬戸を航行していた。</p> <p>船長Bは、霧で視界制限状態になったとき、そのうち霧が晴れると思ひ、単独の船橋当直を続け、またレーダーでA船以外の映像を認めなかったため、霧中信号を行わなかった。</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 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青木瀬戸を約14knの速力で北東進中、船長Aが、B船と右舷対右舷で通過するものと思ひ、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、同じ針路、速力で航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面上で、B船が青木鼻から高根島の西岸沖に向けて南進するように思えたことから、B船と右舷対右舷で通過するものと思つたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、視程約80mと視界が制限された状況下、海上衝突予防法及び安全管理規程に従った動作をとっていなかったものと考えられるが、その理由を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった青木瀬戸を南進中、船長Bが、レーダーの画面を0.5Mレンジとし、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、反航するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、約6～7knで航行していたことから、レーダーの画面を0.5Mレンジにしていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、そのうち霧が晴れると思ひ、単独の船橋当直を続け、ま</p>

	たレーダーでA船以外の映像を認めなかったことから、霧中信号を行わなかったものと考えられる。
<b>原因</b>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった青木瀬戸において、A船が約14knの速力で北東進中、B船が南進中、船長Aが、B船と右舷対右舷で通過するものと思い、レーダーによる見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、レーダーの画面を0.5Mレンジとし、レーダーによる見張りを適切に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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 視界制限状態の中を航行する場合、霧中信号を吹鳴し、安全な速力とし、自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止すること。</li> <li>・ 狭い水道においては、視界制限状態であっても、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道の右側端に寄って航行すること。</li> </ul>

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 (°)	対地速力 (kn)
07:34:12	34-19-26.3	132-59-09.5	091.0	100	13.8
07:35:09	34-19-23.4	132-59-23.2	107.0	102	14.2
07:36:16	34-19-21.3	132-59-44.3	092.4	094	15.7
07:37:10	34-19-20.4	133-00-01.9	093.9	095	16.5
07:38:58	34-19-17.0	133-00-37.0	096.0	094	16.9
07:39:34	34-19-15.9	133-00-49.1	095.0	094	16.9
07:40:10	34-19-15.0	133-01-01.3	094.0	093	16.8
07:41:10	34-19-13.6	133-01-21.7	094.0	094	16.8
07:42:10	34-19-12.2	133-01-42.4	094.0	094	16.4
07:43:10	34-19-11.2	133-02-02.1	092.3	086	15.9
07:44:02	34-19-14.2	133-02-19.9	070.0	060	15.0
07:45:28	34-19-24.6	133-02-42.4	061.0	059	15.2
07:46:46	34-19-33.0	133-03-00.4	059.0	059	14.1
07:47:41	34-19-39.3	133-03-13.3	058.0	058	13.9
07:48:11	34-19-43.1	133-03-20.6	058.0	059	13.8
07:49:05	34-19-49.6	133-03-33.3	058.0	059	13.9
07:50:34	34-20-00.7	133-03-55.1	059.0	060	14.1
07:51:59	34-20-11.0	133-04-15.9	057.0	055	14.3
07:52:10	34-20-12.7	133-04-18.8	056.0	055	14.4
07:54:14	34-20-30.5	133-04-45.7	036.0	041	11.1

(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。