

船舶事故調査報告書

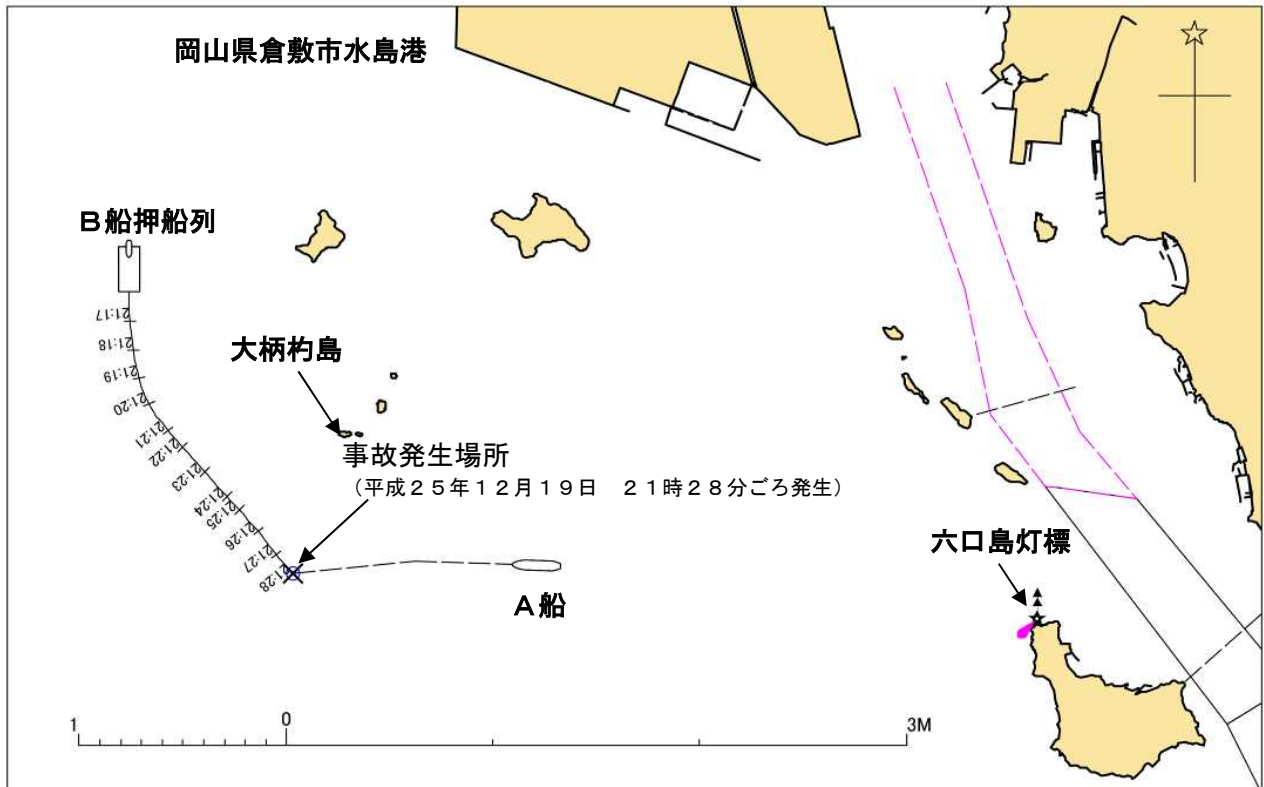
平成27年3月5日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司 邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年12月19日 21時28分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市大柄杓島南西方沖 <small>おおびしやく</small> 倉敷市所在の六口島灯標から真方位274° 3.62海里（M）付近 （概位 北緯34° 26.1′ 東経133° 41.3′）
事故調査の経過	平成25年12月20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 第五福吉丸、199トン 134774、個人所有 55.67m×9.50m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年2月20日 B 押船 清丸、120トン 134724、岡本海運株式会社 30.25m×9.00m×5.79m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成6年11月 C はしけ JFE N1、約3,514トン <small>ジェーエフイー エヌ</small> なし、岡本海運株式会社 97.0m×27.0m×3.8m、鋼 機関なし、平成6年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和41年11月25日 免状交付年月日 平成23年2月14日 免状有効期間満了日 平成28年4月10日 B 船長B 男性 66歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年7月13日 免状交付年月日 平成22年3月3日 免状有効期間満了日 平成27年6月23日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首ベルマウス部から船体中央部にかけて破口及び亀裂を伴う擦過傷</p> <p>B なし</p> <p>C 船首中央部に破口、船首ブルワーク部に曲損、左舷船首フェアリーダーに破損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、大柄杓島南方沖を約11.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により西進中、単独で船橋当直に就いていた船長Aが、右舷船首約30°にC船の船尾にB船の船首を嵌合せ^{かんごう}せた押船列(以下「B船押船列」という。)が、探照灯を点滅させながら接近することを認めたが、A船の方がB船押船列よりも速力が早く、B船押船列の前路を通過できると思い、左舷方を向いて北航船の状況を見ながら継続して航行した。</p> <p>A 船は、船長Aが、ふと右舷方を向くと、B船押船列が右舷船首方約100mに見えたので、B船押船列と衝突すると思い、機関を中立運転としたが、間に合わず、大柄杓島南西方沖において、平成25年12月19日21時28分ごろ、その右舷船首部とC船船首部とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長Bほか6人が乗り組み、B船押船列を構成し、船長Bが指揮し、次席二等航海士Bを操舵に就かせ、倉敷市下水島西方沖を、手動操舵により、約8.3knの速力で南南東進した。</p> <p>船長Bは、左舷船首60°3.5M付近にA船の右舷灯とマスト灯を初認した後、備讃瀬戸海上交通センターから西航船がいるので注意するように連絡を受けたので、その後、A船に対して注意を促すために探照灯を2回照射したものの、A船の動きに変化を認めなかった。</p> <p>B船押船列は、大柄杓島西方沖で南東方に変針した後、船長Bが、A船の動きが気になり、再度、A船に向けて探照灯を点滅照射したが、依然としてA船の動きに変化がなかったものの、A船がB船押船列を避けてくれるだろうと思い、針路及び速力を保持して航行していたところ、A船がB船押船列の左舷船首方約200mとなっても避航しなかったため、衝突の危険を感じ、自ら右舵一杯としたが、間に合わず、A船と衝突した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 B船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、探照灯を点滅させながら接近するB船押船列に気付く前、B船押船列から探照灯で2回照射されたことに気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、夜間、本事故発生場所付近を幾度も航行しており、同海域では、以前から、夜間、北航船はあるものの、南航船はほとんどな</p>

	<p>かったので、B船押船列を認めた後、B船押船列に対する見張りを行わずに左舷方を見ていた。</p> <p>船長Aは、レーダーを6～12Mレンジで使用していたが、主にレーダー画像に重畳される電子海図を見て自船の位置を確認するのに用いていたので、B船押船列のレーダー映像を見ていなかった。</p> <p>船長Bは、夜間、他の通航船舶に対して注意喚起等を行う際、探照灯が一番効果があると思い、A船に対して汽笛による音響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 なし、B なし</p> <p>A船は、大柄杓島南西方沖を西進中、船長Aが、A船の方がB船押船列よりも速力が早く、B船押船列の前路を通過できると思い、左舷方を向いて北航船の状況を見ながら航行し、B船押船列に対する見張りを適切に行っていなかったことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、大柄杓島南西方沖を南東進中、船長Bが、西航するA船に向けて探照灯を点滅照射した際、A船の動きに変化が認められなかったものの、A船がB船押船列を避けてくれるだろうと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、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、夜間、大柄杓島南西方沖において、A船が西進中、B船押船列が南東進中、船長Aが、A船の方がB船押船列よりも速力が早く、B船押船列の前路を通過できると思い、左舷方を向いて北航船の状況を見ながら航行し、B船押船列に対する見張りを適切に行わず、また、船長Bが、西航するA船に向けて探照灯を点滅照射した際、A船の動きに変化が認められなかったものの、A船がB船押船列を避けてくれるだろうと思い、針路及び速力を保持して航行したため、A船とC船と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"> ・ 常時適切な見張りを行い、衝突するおそれのある場合には、航法に従って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 B船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
21:17:03	8.4	034-27-20.5	133-40-19.9	174.9	172
21:18:03	8.4	034-27-12.1	133-40-21.1	172.6	167
21:19:03	8.5	034-27-03.9	133-40-23.1	166.0	156
21:20:03	8.0	034-26-56.3	133-40-26.5	151.7	140
21:21:14	7.8	034-26-48.8	133-40-33.2	141.8	135
21:22:03	8.1	034-26-43.8	133-40-38.5	137.9	134
21:23:14	8.4	034-26-36.7	133-40-46.2	137.9	134
21:24:24	8.2	034-26-29.6	133-40-53.9	136.1	136
21:25:04	8.2	034-26-25.5	133-40-58.3	138.5	137
21:26:03	8.2	034-26-19.3	133-41-04.9	139.4	140
21:27:03	8.2	034-26-12.8	133-41-11.2	141.2	138
21:27:43	8.3	034-26-08.6	133-41-15.4	135.1	143
21:27:54	7.8	034-26-07.6	133-41-16.5	137.5	150
21:28:00	7.8	034-26-07.0	133-41-17.1	139.7	153

(注) 船位は、操舵室上部に設置されたGPSアンテナの位置である。