

船舶事故調査報告書

平成22年9月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年5月12日 19時37分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬東方沖2.6km付近 (概位 北緯34°33.3′ 東経137°14.7′)
事故調査の経過	平成21年5月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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 油送船 ^{こうよう} 康洋丸、699トン 133068、日宣汽船株式会社 70.34m×11.20m×5.10m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成4年11月 B 引船 なみふじ、99トン 132462、有限会社なみふじ 26.01m×7.20m×3.18m、鋼 ディーゼル機関、661kW、平成2年12月 C 台船（船名なし）、1,271トン 60.00m×20.00m×3.00m、鋼
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年7月10日 免状交付年月日 平成18年8月17日 免状有効期間満了日 平成24年7月9日 甲板員A 男性 41歳 免許なし B 船長B 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年1月12日 免状交付年月日 平成16年6月1日 免状有効期間満了日 平成21年8月5日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首外板に破口、凹損、ハンドレール曲損、船底に擦過痕 B えい航索切断 C 右舷船首角に凹損
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aほか5人が乗り組み、伊良湖岬東方沖を自動操舵で東進中、平成21年5月12日19時20分ごろ、船長Aが、船首左舷側にレーダーと肉眼でB船を見たが、危険はないと思い、船橋にい

	<p>た甲板員Aに対して、このまま直進するよう指示し、雑用のために船橋を降りた。</p> <p>甲板員Aは、一人になってしばらくし、B船の両舷灯が見えたことから、このままでは衝突すると思い、船同士は右転で避けると知っていたので、自動操舵で針路を5°右へ変針させたが、右後方の同航船の存在が気になり、すぐに手動操舵にしてA船を左転させた。甲板員Aは、A船がB船と右舷対右舷で航過した後、元の針路に戻るため、B船船尾を通過しようとして大きく右舵を切ったところ、B船がえい航するC号に気付いて、急いで右舵を一杯としたため、19時37分ごろ、えい航索を乗り切って切断し、C号右舷船首角とA船左舷前部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、C号をえい航してB船引船列を構成し、伊良湖岬東方沖を西南西進中、船長Bが、船首右側にA船の左舷灯を見た。</p> <p>船長Bは、B船側は引船列なのでA船が避けてくれることを期待し航行していたが、A船に避航する様子がないので、A船との距離が1海里(M)未滿となったところ、A船を避航しようと右舵を切ったが、A船が左転したので、舵を戻し、A船と右舷対右舷で航過した。船長Bは、A船がB船の船尾方を通り過ぎるところまで見ていたが、その後、大きな衝撃を2回感じ、GPSを見ると速力が上がっていたので、えい航索が切れたと思った。</p> <p>この衝突により、A船左舷側2番タンク外板に百円玉大の破口が2箇所生じ、搭載中のガソリン225kl中3klが流出した。</p>						
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴、風向 南西、風力 3、視界 約4M 海象：波高 約2m、潮汐 上げ潮の末期</p>						
<p>その他の事項</p>	<p>平成18年4月1日より、航海船橋当直者は6級海技士（航海）海技免状の受有が義務付けられている。</p> <p>甲板員Aは、乗船経験が約1年2ヵ月であった。</p> <p>甲板員Aは、A船に乗船する前は陸上で飲食店に勤務しており、船で仕事をするのはA船が初めてであった。</p> <p>甲板員Aは、海技関係の教育や研修を受けたことはなかった。</p> <p>甲板員Aは、A船では主に賄いの仕事をしていたが、船橋に入り、船長から操舵や航海灯に関する説明を受けたり、本船を操舵したことがあった。</p> <p>船長Aは、甲板員Aから申し入れられた冷蔵庫の不具合の確認のため船橋を離れた。</p> <p>船長Aは、右後方の同航船は、A船が追い越してきた船で、速力差が1ノットあり、衝突のおそれのないことを知っていた。</p> <p>船長Aは、船橋を下りる際に、周囲の航行船舶の状況を甲板員Aに説明しておらず、自動操舵による続航のみを指示した。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、B船がえい航物を引いた引船であると気付かず、単独の船舶だと思っていた。</p> <p>A船及びB船引船列は、正規の灯火を点灯していた。</p>						
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし
乗組員等の関与	あり						
船体・機関等の関与	なし						
気象・海象の関与	なし						

	<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、伊良湖岬東方沖を東進中、B船と右舷対右舷で通過後、甲板員Aが、B船後方を通過しようとして右転し、B船がえい航するC号に気付いて右舵一杯をとったため、B船とC号の間を航行してえい航索を切断し、A船とC号が衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、海技関係の教育や研修を受けたことがなく、また、船内で主に賄いの仕事に従事しており、引船の灯火の意味を理解していなかったことからB船後方を通過しようとして右転したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、航海当直を行う資格を有していない甲板員Aを単独で船橋に残し、正規の当直体制を維持しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、伊良湖岬東方沖において、A船が東進中、B船引船列が西南西進中、A船とB船引船列とが右舷対右舷で通過後、甲板員Aが、B船後方を通過しようとして右転し、B船がえい航するC号に気付いて右舵一杯をとったため、B船とC号の間を航行してえい航索を切断し、A船とC号が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>A船が、B船後方を通過しようとして右転したのは、甲板員Aが、引船の灯火の意味を理解していなかったことによるものと考えられる。</p>	