

船舶事故調査報告書

平成22年6月17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4月24日 03時16分ごろ
発生場所	千葉県房総半島南東岸沖 勝浦灯台から真方位111° 5.6海里(M)付近 (概位 北緯35° 06.2′ 東経140° 25.5′)
事故調査の経過	平成21年4月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 自動車運搬船 ふがく丸、11,573トン 134440、株式会社フジトランスコーポレーション 165.00m×26.40m×18.98m、鋼 ディーゼル機関、12,841kW、平成8年11月 B 遊漁船 田中丸、4.96トン 232-7274千葉、個人所有 10.54m (Lr) × 2.85m × 0.72m、FRP ディーゼル機関、242kW、昭和56年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年4月2日 免状交付年月日 平成20年2月4日 免状有効期間満了日 平成25年8月13日 二等航海士 男性 50歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年1月9日 免状交付年月日 平成18年7月18日 免状有効期間満了日 平成24年1月8日 B 船長B 男性 76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 昭和49年12月6日 免許証交付日 平成16年6月28日 (平成21年7月3日まで有効)
死傷者等	A なし B 負傷 2人（船長B、釣り客）
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部脱落
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、二等航海士（以下「航海士A」と

	<p>いう。)が甲板員1人を操舵配置につけて当直中、平成21年4月24日01時05分ごろ犬吠埼灯台沖を通過し、針路約210°及び速力約20.5ノット(kn)で自動操舵により九十九里浜沖を航行した。</p> <p>航海士Aは、02時30分ごろ千葉県勝浦市一帯の漁港から南東方に向かう小型船舶の一団の後方を通過するために約220°に変針したのち、右舷船首35°4.5M付近を航行するB船とA船が横切り船の関係にあると考えたが、A船の前路を通過する態勢の他船が複数あったので、B船には接近してから対応することとし、同じ針路及び速力で南西進を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船と距離約3Mに接近したときに船橋上のサーチライトを照射し、距離約2Mに接近したとき、コンパスのシャドウピンを当てるとB船に方位変化が現われたように見えたことから、B船がA船の存在に気付いて減速したものと思い、自動操舵のまま航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船との衝突の危険が依然として解消していないことが分かったが、他の船舶と新たに衝突の危険が生じることをおそれて速力を変えずに直進し、衝突の少し前にB船の避航を期待して汽笛を1回吹鳴したが、03時16分ごろ、衝突音を聞き、甲板員に手動操舵に切り替えさせて左転を命じるとともに、機関を中立にした。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、4月24日02時50分ごろ、千葉県岩和田漁港を出港し、船長Bは、操舵室の屋根越しに見張りをを行い、速力を約12knとし、釣り場に向けて自動操舵を設定した。</p> <p>船長Bは、沖合に出るに従って左舷前方からの波しぶきを被るようになったので、前方近距離に他船がないこと、及び左舷前方に大型船2～3隻がいることを確認してから、操舵室に入った。</p> <p>船長Bは、B船が大型船に接近すれば自ら避航するつもりで、レーダーを3Mレンジとし、操舵室前面窓の右舷側にある旋回窓を通して見張りをを行い、左舷前方に見た大型船2～3隻がB船の前路を通過したのちは、レーダーで専ら船首方及び右方の他船の有無を監視しながら見張りを続けた。</p> <p>B船が同じ針路及び速力で南東進中、船体に突然衝撃を受け、船長Bは、身体が前のめりになって胸部を棚に打ち付け、左季肋部及び左肩周囲を打撲し、釣り客3人のうち、座っていた2人は無事であったが、船室で横になっていた1人は、頭頂部を壁にぶつけて頸椎を捻挫した。</p> <p>船長Bは機関を中立にして僚船に無線で事故発生を知らせ、B船は僚船にえい航されて帰港し、負傷した釣り客及び船長Bは病院で治療を受けた。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約8m/s、視程 約12M 海象：潮汐 ほぼ高潮時、流向 南西方への流れ、波高 約2m</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船が房総半島南東岸沖を月に約7航海するので、航海士Aは、未明に房総半島から出港する小型船舶の集団と出会うことがあったが、今までは汽笛等で注意を喚起すると小型船舶が避航していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし 不明 夜間、房総半島南東岸沖において、南西進中のA船及び南東進中のB船は、自動操舵により一定の針路及び速力で接近し、避航動作をとらずに、衝突し</p>

		<p>たものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、B 船と衝突の危険があることを認識していたが、新たに B 船以外の船舶と衝突の危険が生じること、及びこれまで汽笛等で注意を喚起すると小型船舶が避航していたことから、速力を変えずに直進した可能性があると考えられる。</p> <p>B 船は、船長 B が、大型船に接近すれば自ら避航するつもりであったが、レーダーで専ら船首方及び右方を監視していたことから、左方から接近する A 船の存在に気付かなかつた可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、夜間、房総半島南東岸沖において、A 船が南西進中、B 船が南東進中、A 船が早期に避航動作をとらず、また、B 船が左方から接近する A 船に気付かなかつたため、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>