

## 船舶事故調査報告書

平成23年9月8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 石 川 敏 行

|  |  |
|--|--|
| 事故種類   | 衝突   |
| 発生日時   | 平成22年4月3日 06時25分ごろ   |
| 発生場所   | 愛知県田原市立馬崎灯台から真方位019° 1.9海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 41.4′ 東経137° 04.9′）   |
| 事故調査の経過  | 平成22年4月8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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 油タンカー 第二十八 <sup>りゅうよう</sup> 龍洋丸、699トン<br>133467、大鷹海運株式会社<br>69.80m×11.80m×5.30m、鋼<br>ディーゼル機関、1,471kW、平成4年11月5日<br>B 漁船 <sup>かんせい</sup> 乾正丸、9.7トン<br>AC2-5164（漁船登録番号）、個人所有<br>19.00m×3.88m×1.38m、FRP<br>ディーゼル機関、400kW（漁船法馬力数）、平成6年1月25日   |
| 乗組員等に関する情報   | A 船長A 男性 61歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和48年1月12日<br>免状交付年月日 平成21年2月23日<br>免状有効期間満了日 平成26年6月15日<br>航海士A 男性 46歳<br>三級海技士（航海）<br>免許年月日 平成1年3月27日<br>免状交付年月日 平成20年12月18日<br>免状有効期間満了日 平成26年3月26日<br>B 船長B 男性 70歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和49年9月27日<br>免許証交付日 平成20年10月27日<br>（平成25年11月28日まで有効） |
| 死傷者等   | A なし<br>B 負傷2人（船長B、機関士B）   |
| 損傷   | A 右舷中央部に擦過傷<br>B 船首部に損壊  |
| 事故の経過  | A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、三河湾において約308°（真方位、以下同じ。）に船首を向けて錨泊中、錨泊当直中の航海士   |

|               |  |         |           |           |           |          |    |           |  |
|---------------|--|---------|-----------|-----------|-----------|----------|----|-----------|--|
|               | <p>Aが、荷役準備等の書類作成に従事していたとき、平成22年4月3日06時25分ごろ、船外に異音と衝撃を感じたことから付近を確認したところ、A船の右舷側の海上に船首部が破損した状態のB船を発見した。</p> <p>B船は、船長B及び機関士Bが乗り組み、愛知県蒲郡市知柄漁港を出港し、漁場に向け、約218°の針路及び約16.0ノットの速力で自動操舵で航行中、船長Bが、単独で船橋当直に当たり、機関士Bは、機関室後方の船尾倉庫内で仮眠をとっていた。</p> <p>船長Bは、B船の前方約4MにA船が錨泊中であることを認め、A船の船尾側を通過することとし、距離が約2Mとなった頃、遠隔操舵装置のコントローラを約5°、左に転舵する操作をした後、小用のため船橋を無人とし、7～8分間、操舵室後方の左舷側に立って小用をたしていたところ、間近に迫ったA船の影に気付いたが、どうすることもできず、B船は、そのままA船とほぼ直角に衝突し、船長Bは、その衝撃により転倒して頭部を打撲し、意識を失った。</p> <p>船尾倉庫内で眠っていた機関士Bは、大きな衝撃を感じて目覚め、頭部からの出血により、負傷に気付いて事故の発生を知った。</p> <p>B船は、後から出漁してきた僚船にえい航されて帰港し、船長B及び機関士Bは、共に病院に搬送された。</p> <p>診断の結果、船長Bは、頭部外傷と診断されて5日間の入院治療が、機関士Bは、頭部挫創で1週間の創処置の継続が、それぞれ必要と診断された。</p>                           |         |           |           |           |          |    |           |  |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好<br/>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>   |         |           |           |           |          |    |           |  |
| <p>その他の事項</p> | <p>B船は、船橋が上甲板上のほぼ中央に、機関室が上甲板下のほぼ中央にそれぞれ配置されていた。</p> <p>操舵室後方の左舷側からは、立った姿勢でも、船首のせり上がりで死角が生じる状況となり、船首方の水平線は見えなかった。</p> <p>船長Bは、船橋を離れる際、天気も良く、舵も切ったし、A船の他に気になる船もいなかったのので、船橋を無人にして航行しても大丈夫だと思った。</p> <p>船長Bは、遠隔操舵装置のコントローラを操作した際、B船の船首が左方に変化したのを確認したように思うが、記憶が定かではない。</p>  |         |           |           |           |          |    |           |  |
| <p>分析</p>     | <table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1516 813 1568">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1516 1457 1568">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1568 813 1619">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1568 1457 1619">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1619 813 1671">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1619 1457 1671">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1671 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1671 1457 2065"> <p>A船は、三河湾において錨泊中、錨泊当直に当たっていた航海士Aが、荷役準備等の書類を作成しており、接近するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、三河湾を南西進中、船長Bが、前方で錨泊中のA船の船尾側を通過することとし、遠隔操舵装置のコントローラを操作した後、天気が良く、舵も切った上にA船の他に気になる船もいなかったのので、船橋を無人にして航行しても大丈夫だと思い込み、船橋を離れたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table> | 乗組員等の関与 | A なし、B あり | 船体・機関等の関与 | A なし、B なし | 気象・海象の関与 | なし | 判明した事項の解析 | <p>A船は、三河湾において錨泊中、錨泊当直に当たっていた航海士Aが、荷役準備等の書類を作成しており、接近するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、三河湾を南西進中、船長Bが、前方で錨泊中のA船の船尾側を通過することとし、遠隔操舵装置のコントローラを操作した後、天気が良く、舵も切った上にA船の他に気になる船もいなかったのので、船橋を無人にして航行しても大丈夫だと思い込み、船橋を離れたものと考えられる。</p> |
| 乗組員等の関与       | A なし、B あり  |         |           |           |           |          |    |           |  |
| 船体・機関等の関与     | A なし、B なし  |         |           |           |           |          |    |           |  |
| 気象・海象の関与      | なし   |         |           |           |           |          |    |           |  |
| 判明した事項の解析     | <p>A船は、三河湾において錨泊中、錨泊当直に当たっていた航海士Aが、荷役準備等の書類を作成しており、接近するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、三河湾を南西進中、船長Bが、前方で錨泊中のA船の船尾側を通過することとし、遠隔操舵装置のコントローラを操作した後、天気が良く、舵も切った上にA船の他に気になる船もいなかったのので、船橋を無人にして航行しても大丈夫だと思い込み、船橋を離れたものと考えられる。</p>   |         |           |           |           |          |    |           |  |

|    |   |   |
|----|---|---|
|    |   | B船は、船長Bが、見張りを行っていなかったため、A船に向首していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。 |
| 原因 | <p>本事故は、三河湾において、A船が錨泊中、B船が南西進中、船長Bが、前方で錨泊中のA船の船尾側を通過することとし、遠隔操舵装置のコントローラを操作した後、船橋を離れ、見張りを行っていなかったため、B船がA船に向首していることに気付かずに航行し、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> |   |