

# 船舶事故調査報告書

平成25年2月7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 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年6月29日 07時18分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市八幡岬南南西方沖 勝浦市所在の勝浦灯台から真方位190° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 04.4′ 東経140° 18.4′）
事故調査の経過	平成24年7月2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 油タンカー 第三金刀比羅丸、494トン 131564、光隆海運株式会社（以下「A社」という。） 65.00m×10.00m×4.40m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成2年2月9日 B 漁船 初栄丸、4.8トン CB3-71177（漁船登録番号）、個人所有 11.66m（Lr）×2.93m×1.26m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、平成6年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 36歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成13年4月4日 免状交付年月日 平成23年3月15日 免状有効期間満了日 平成28年4月3日 航海士A（一等航海士） 男性 45歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成1年3月16日 免状交付年月日 平成21年4月9日 免状有効期間満了日 平成25年12月17日 B 船長B 男性 62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51年5月21日 免許証交付日 平成23年6月6日 （平成28年8月3日まで有効）
死傷者等	A なし

	B なし
損傷	A 右舷中央部外板凹損及びハンドレール曲損 B バルバスバウ脱落
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、A重油約1,000klを積載し、約11ノット(kn)の速力で自動操舵として八幡岬南西方沖を東北東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、平成24年6月29日07時00分ごろレーダーにより右舷船首約45°3~5M付近に漁船団を認めた。</p> <p>航海士Aは、07時16分ごろ、その後の漁船団のレーダー映像にほとんど変化がなかったことから、A船に接近する船舶はいないものと思い、レーダー画面に表示されているA船の緯度経度を確認し、操舵室左舷後部にある海図台前に移動した。</p> <p>航海士Aは、海図でA船の進路及び危険水域等の確認作業中、前方が気になって振り返ったところ、接近するB船を右舷正横の至近距離に認め、直ちに手動操舵に切り換えて衝突を回避しようとしたが、07時18分ごろ、八幡岬南南西方沖において、A船は、右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突に気付いて昇橋し、A船から遠ざかるように航行を始めたB船に対して停船を繰り返し呼び掛けたものの、停船させることはできなかった。</p> <p>A船は、海上保安庁に通報し、その後、勝浦市勝浦港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、勝浦市浜行川漁港南東方沖約14Mの漁場で操業を終え、帰航の途についた。</p> <p>船長Bは、翌日の操業に備え、漁具の修理等の作業を帰港するまでに終わらせようと思い、船尾甲板上で同作業を開始した。</p> <p>B船は、八幡岬南南西方沖を約6knの速力で自動操舵として北西進中、船長Bが周囲の見張りを行う間隔が長くなったことに気付き、操舵室後部の一段高くなったところに上がって船首方を見たとき、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、直ちに機関を後進としてA船から離れたのち、バルバスバウ脱落部からの浸水が心配であったので、A船に向かって頭の上に両手で丸印を作り、B船は大丈夫という意味のつもり都合図を示したのち、浜行川漁港に帰港した。</p> <p>その後、海上保安庁の捜索により、A船と衝突したのはB船であることが判明した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5~2.0m</p>
その他の事項	航海士Aは、本事故当時、レーダーを6Mレンジでコースアップ表示とし、3M後方のオフセンターとしていたが、自動衝突予防援助装置(ARPA)は使用していなかった。

	<p>航海士Aは、約11年の乗船経歴があり、A船には約1か月前に乗船した。</p> <p>船長Bは、本事故当時、視界が良かったのでレーダーを使用しておらず、また、もし、大型船がB船に接近したとしても、汽笛を吹鳴し、危険を知らせてくれるものと思っていた。</p>
<p><b>分析</b></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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、八幡岬南南西方沖を東北東進中、航海士Aが、接近する船舶はいないものと思い込み、操舵室左舷後部にある海図台前に移動し、海図で進路及び危険水域等の確認作業を行い、見張りを行っていないことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、八幡岬南南西方沖を北西進中、船長Bが、船尾甲板上で漁具の修理等の作業を行い、見張りを行っていないことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、八幡岬南南西方沖において、A船が東北東進中、B船が北西進中、航海士A及び船長Bが共に見張りを行っていないため、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>
<p><b>参考</b></p>	<p>A社は、本事故後、次の安全対策を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「船舶作業基準集 航海基準」の再教育及び勉強会を行った。</li> <li>・本事故の原因解析を行い、解析結果に基づいた具体的な勉強会を行った。</li> </ul> <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>・レーダーは、適宜、短距離レンジに切り替えるなどして適切なレーダーレンジで使用する。</li> <li>・レーダーの海面反射抑制調整を強くするとレーダー画面の中心付近の小型船舶などを探知できないことがあるので、状況に応じた適切な調整を行う。</li> <li>・レーダーを使用する場合であっても、目視による見張りを適切に行う。</li> <li>・航行中に操縦場所から離れる場合においても、見張りを適切に行う。</li> </ul>