

船舶事故調査報告書

平成25年12月19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11月20日 14時53分ごろ
発生場所	愛知県田原市三河港 三河港姫島東防波堤灯台から真方位334° 1.4海里付近 （概位 北緯34° 44.2′ 東経137° 14.5′）
事故調査の経過	平成24年11月27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 貨物船 第三幸翔丸、499トン 140764、不二海運株式会社（船舶所有者）、株式会社雄和海運（船舶借入人） 73.00m×12.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年4月 B 貨物船 大吉丸、279トン 133217、個人所有 44.12m×8.20m×2.80m、鋼 ディーゼル機関、478kW、平成5年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成13年6月13日 免状交付年月日 平成23年2月22日 免状有効期間満了日 平成28年6月12日 B 船長B 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年10月17日 免状交付年月日 平成22年7月7日 免状有効期間満了日 平成27年8月2日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船尾ブルワークの曲損、右舷側タラップの破損 B 右舷船首外板に破口を伴う凹損及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、田原市姫島北方において、船

	<p>長Aが、船橋で指揮を執り、航海士2人を船首配置に就け、平成24年11月20日14時43分ごろ左舷錨の揚錨を開始した。</p> <p>船長Aは、VHFで得られた出航船の情報を電子海図で確認していたところ、右舷船尾方約300mにB船を視認し、周囲にB船以外の船舶を認めず、B船が避航する様子がなく、接近するので、汽笛で注意喚起信号を行い、錨鎖がまだ1節海中に入っていたものの、機関を前進にかけたが、14時53分ごろA船の右舷船尾にB船の船首が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、姫島北方を約8ノットの速力で自動操舵によって西進していた。</p> <p>船長Bは、単独で船橋当直に就いていたが、腹痛を感じ、周囲に他の船舶を認めなかったため、降橋してトイレに行ったが、ドンと大きな音がしたので、昇橋したところ、B船がA船に衝突していた。</p> <p>船長Aは、A船の状況を確認し、VHFで船長Bと連絡を取った後、海上保安庁に通報した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m</p> <p>田原市に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、レーダーを作動させていた。</p> <p>B船は、レーダーがなかった。</p> <p>船長Bは、風邪を引いており、出港当時から体調が優れなかった。</p>
分析 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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、姫島北方で揚錨中、船長Aが、B船を視認し、接近するので、汽笛で注意喚起信号を行い、機関を前進にかけたものの、A船の右舷船尾とB船の船首とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、姫島北方を自動操舵で西進中、船長Bが、船橋で単独当直に就いていたが、腹痛を感じ、B船に接近する船舶がないと思い、降橋して船橋を無人にしたことから、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、姫島北方において、A船が揚錨中、B船が西進中、船長Bが、腹痛を感じ、降橋して船橋を無人にしたため、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>
参考	<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"> ・船橋当直者は、体調管理を行い、不良の場合には出港しないこと。