

船舶事故調査報告書

平成26年3月13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25年6月28日 02時20分ごろ
発生場所	愛知県田原市立馬埼北北東方沖 立馬埼灯台から真方位030° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 41.1′ 東経137° 05.2′）
事故調査の経過	平成25年6月28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 希宝丸、199トン 141692、希海運有限会社 58.32m×9.80m×5.42m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成24年4月23日 B 漁船 栄漁丸、11トン AC2-4190（漁船登録番号）、個人所有 15.72m（Lr）×3.88m×1.41m、FRP ディーゼル機関、400kW（動力漁船登録票による）、昭和60年6月2日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 41歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成16年6月24日 免状交付年月日 平成21年5月18日 免状有効期間満了日 平成26年6月23日 B 船長B 男性 69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10月4日 免許証交付日 平成23年10月11日 （平成29年5月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷外板に擦過傷 B 左舷船首ブルワーク板の割損、左舷船首ブルワークステーの折損
事故の経過	A船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが単独で当直に就き、立馬埼北方沖を速力約10.5ノット（kn）、針路約

	<p>060°（真方位、以下同じ。）で航行中、平成25年6月28日02時06分ごろ、右舷後方約2.5MにB船を目視及びレーダーにより、確認した。</p> <p>航海士Aは、B船がA船より速力が速く、A船を追い越すものと思い、B船の動静を観察しつつ、入港予定の愛知県豊橋市三河港豊橋地区に向け、02時14分ごろに約065°に変針した。</p> <p>航海士Aは、その後もB船の進路及び速力に変化がなく、不安を感じ、避航するため、針路を3°左に変更したが、B船が進路を変えずに近づいてくるので、左舵を取り、汽笛及びサーチライトで注意喚起を行ったものの、02時20分ごろ、立馬埼北北東方沖において、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、渥美半島の南方沖で底引き網の操業を終え、水揚げのため、愛知県蒲郡市形原漁港に向けて立馬埼北北東方沖を速力約13.7knで自動操舵により、北東進していた。</p> <p>船長Bは、操舵室で椅子に腰を掛けて見張りを行って航行していたが、GPSプロッターを操作していたところ、A船のサーチライトの光が視野に入ってA船が目前にいることに気付き、手動操舵に切り換えて機関を後進にしたものの、B船がA船に衝突した。</p> <p>A船は、海上保安庁に通報し、B船の係船索を船尾に取り、錨を入れて海上保安庁の巡視艇を待ち、06時20分ごろ両船が出発し、A船は、三河港豊橋地区に、B船は、愛知県西尾市東幡豆港洲崎にそれぞれ入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航海灯を表示し、レーダーを備えていたが、ARPAはなかった。</p> <p>船長Bは、航海灯を表示し、操舵室のドア及び窓を閉めて航行しており、A船の汽笛に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、耳が少し聞こえにくいと感じていた。</p> <p>船長Bは、レーダーを作動させていたが、見張りにレーダを使用しておらず、探知した映像が、一定の距離に接近したときに警報を発するレーダーのガードリング機能も設定せず、衝突の直前までA船に気付かなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、立馬埼北北東方沖を東北東進中、航海士Aが、右舷後方から接近してくるB船に気付き、針路を変更したが、B船が接近するの</p>

	<p>で、左舵を取り、汽笛及びサーチライトで注意喚起を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、立馬埼北北東方沖を北東進中、船長Bが、GPSプロッタ一の操作に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、衝突の直前にサーチライトの光でA船に気付いて機関を後進にしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、立馬埼北北東方沖において、A船が東北東進中、B船が北東進中、船長Bが見張りを適切に行っていなかったため、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"> ・航行中は、レーダー及びレーダーのガードリング機能を有効に活用するなどして常に周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

