

# 船舶事故調査報告書

平成26年4月24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9月30日 19時18分ごろ
発生場所	静岡県伊東市川奈埼東北東方沖 川奈埼灯台から真方位110° 6.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 55.2′ 東経139° 15.9′）
事故調査の経過	平成25年10月1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 ケミカルタンカー 第十一 <sup>しょうえい</sup> 昭栄丸、334トン 127891、昭栄海運株式会社 55.02m×8.60m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和60年12月18日 B 漁船 第三 <sup>かずおう</sup> 和王丸、10トン KN2-1331（漁船登録番号）、個人所有 12.35m（Lr）×3.40m×0.95m、FRP ディーゼル機関、589kW、昭和58年6月29日 第235-49268号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 54歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年6月16日 免状交付年月日 平成25年5月17日 免状有効期間満了日 平成30年6月15日 B 船長B 男性 61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 平成12年2月24日 免許証交付日 平成22年2月12日 （平成27年2月23日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷外板の割損、凹損等
事故の経過	A船は、船長及び航海士Aほか2人が乗り組み、航海士Aが単独で

	<p>当直に就き、川奈埼東北東方沖を速力約10.5ノット(kn)、磁針方位約245°で航行していた。</p> <p>航海士Aは、操舵室中央に置かれた椅子に腰を掛けて見張りを行っており、平成25年9月30日19時00分ごろ右舷方に同航船をレーダー映像で確認した。</p> <p>航海士Aは、レーダー画面で左舷方に他船の映像を認めなかったことから、右舷方の同航船に注意を向けて航行していたところ、19時15分ごろ左舷船首方約0.5MにB船を視認した。</p> <p>航海士Aは、A船が保持船の立場であり、B船が避航すると思って動静を観察していたが、B船に避航する様子が見えないので、発光信号を行うことを考えたものの、間に合わないと思い、機関を後進にし、右舵を取ったが、19時18分ごろ、川奈埼東北東方沖において、A船の船首とB船の右舷とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員が乗り組み、東京都大島町大島南方沖でのかつお漁を終え、17時30分ごろ神奈川県小田原市小田原漁港に向けて航行を開始した。</p> <p>船長Bは、当初、甲板員と共に当直に就いていたが、19時08分ごろ甲板員を休ませ、操舵室の椅子に腰を掛け、自動操舵装置を使用し、速力約9.5knでB船を北進させた。</p> <p>船長Bは、甲板員が休む前にレーダーで周囲を観察し、衝突の虞があるような船はないとの報告を受けていたので、左舷方に見える陸上の明かりを眺めながら、航行していたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃で椅子から投げ出され、操舵ハンドルの横の台に顔面を強打し、様子を見に来た甲板員がB船の状況を確認して海上保安庁に通報した。</p> <p>A船は、衝突後に停船したところ、B船が近づいて来たので、互いに状況の確認を行い、海上保安庁に通報して指示を受け、A船が、千葉県千葉港の葛南区へ向けて航行し、B船が、静岡県伊東市伊東港に入港した。</p> <p>船長Bは、病院へ搬送され、上唇切創と診断された。</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 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：うねりの高さ 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、本事故後、2台あるレーダーのうちの1台を使用していたが、波があって海面反射抑制を使用しており、レーダー画面上にB船の映像を認めなかったため、同航船のいた右舷方に注意を向けており、また、椅子に腰を掛けていたため、B船が操舵室の窓の棧の陰に入り、発見が遅れたと思った。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、汽笛を使用することを思い付かなかっ</p>

	<p>た。</p> <p>A船のレーダーには、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ガードリング機能がなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、操舵室の左舷側の窓を開け、レーダーを作動させていたが、レーダー画面を見ておらず、また、波があったので、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ガードリング機能を使用しておらず、衝突するまでA船に気付かなかった。</p>
<p><b>分析</b></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 あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、川奈埼東北東方沖を南西進中、航海士Aが、レーダー画面でB船の映像を認めず、左舷方には他船はいないと思い、右舷方の同航船に注意を向けて航行していたことから、左舷方約0.5MにB船が接近して初認し、A船が保持船の立場であり、B船が避航すると思っ て動静を観察していたが、B船に避航する様子が見えないので、機関を後進にして右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、川奈埼東北東方沖を北進中、船長Bが、波があったので、レーダーのガードリング機能を使用しておらず、左舷方に見える陸上の明かりを眺めて航行していたことから、右舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、川奈埼東北東方沖において、A船が南西進中、B船が北進中、航海士Aが右舷方の同航船に注意を向けて航行しており、また、船長Bが左舷方に見える陸上の明かりを眺めて航行していたため、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>
<b>参考</b>	<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>・航行中は、常に全方位の見張りを行うこと。</li> <li>・波があつてレーダーの海面反射抑制を使用しているときは、小型船がレーダーに映りにくい場合があるので、注意すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

