

船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013横第173号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年12月9日 14時28分ごろ
発生場所	愛知県田原市立馬 ^{たつま} 埼西南西方沖 愛知県南知多町所在の尾張野島灯台から真方位201° 1.2海里付近 (概位 北緯34° 38.3′ 東経136° 59.9′)
事故等調査の経過	平成25年12月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 貨物船 ^{オーシャン} OCEAN CRYSTAL (大韓民国籍)、1,970トン 8876015 (IMO番号)、SUNACE SHIPPING CO., LTD B 漁船 ^{ほうりょう} 芳漁丸、11トン AC2-3611 (漁船登録番号)、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A (大韓民国籍)、免状不詳 航海士A (大韓民国籍)、免状不詳 B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首に擦過傷 B 船首外板及び船首甲板に割損及び一部脱落
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか10人が乗り組み、航海士Aが船橋当直を行い、立馬 ^{たつま} 埼西南西方沖を約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進した。 航海士Aは、左舷船首方に北進するB船を認め、A船が保持船の立場であり、B船が避航するものと思って動静を観察していたところ、避航する様子が見えないので、VHFで呼び掛けたが、交信できず、汽笛を吹鳴して注意喚起を行ったものの、B船が針路を変えずに接近した。 船長Aは、汽笛を聞いて昇橋し、至近にいるB船を見て機関を中立にし、右舵一杯を取ろうとしたものの、平成25年12月9日14時28分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、操業を終えて南知多町 ^{ひまか} 日間賀漁港へ向け、立馬 ^{たつま} 埼西南西方沖を約11knの速力で北進中、船長Bが、操縦室の椅子に腰を掛け、手動で操舵しながら、船首方から視線を外してGPSプロッターの操作を行っていたところ、A船と衝突した。

	<p>船長Bは、衝突するまでA船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に連絡して本事故発生場所付近で錨泊を行い、船長Bは、所属の漁業協同組合に連絡し、B船を日間賀漁港へ入港させた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>B船は、レーダーを装備していたが、船長Bは、本事故当時、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近を約40年間航行した経験を有しており、慣れた海域であったので、本事故当時、周囲の見張りがおろそかになっていたと感じた。</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、立馬崎西南西方沖を南西進中、航海士Aが、左舷船首方から接近するB船に避航する様子が見えないので、VHFで呼び掛けたものの、交信できず、汽笛を吹鳴して注意喚起を行い、また、昇橋した船長Aが、機関を中立にして右舵一杯を取ろうとしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、立馬崎西南西方沖を北進中、船長Bが、GPSプロッターの操作を行っていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、立馬崎西南西方沖において、A船が南西進中、B船が北進中、船長BがGPSプロッターの操作を行っていたため、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>
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"> ・慣れた海域を航行する場合でも、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・衝突を避けるための動作は、早めに行うこと。