

船舶事故等調査報告書

平成26年6月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第12号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年12月18日 16時24分ごろ
発生場所	香川県丸亀市牛島西方沖 丸亀市所在の牛島灯標から真方位258°3,190m付近 (概位 北緯34°21.6′ 東経133°44.7′)
事故等調査の経過	平成26年1月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 油タンカー 第七けんしょう丸、199トン 132424、田浦海運有限会社 B 漁船 信栄丸、4.9トン KA3-19174（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A、六級海技士（航海） B 船長B、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾ハンドレールに曲損 B 左舷船尾テントに曲損
事故等の経過	A船は、船長A及び一等航海士Aほか2人が乗り組み、一等航海士Aが、1人で当直に当たり、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）により、自動操舵で備讃瀬戸北航路を西南西進中、右舷船首方にB船を認めたが、B船とは右舷対右舷で航行するようになるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。 一等航海士Aは、左舷船首方において、A船より速力が遅い同航船に接近し、同航船が左右に振れていたため、左右のどちら側から追いつく方がよいかを考えていたとき、船首方にB船を認め、手動操舵に切り替えて右舵一杯とし、B船がA船の船尾に衝突しないよう、続けて左舵一杯としたが、平成25年12月18日16時24分ごろ、牛島灯標から真方位258°3,190m付近において、A船の左舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、備讃瀬戸北航路において、船尾から約100mの底引き網を引いて約2knの速力で東北東進していた。 船長Bは、操舵室で漁具を修理する準備を行い、前を見たところ、正面にA船を認め、舵を右に取ったが、B船とA船とが衝突した。
気象・海象	気象：天気 雨、風 南西、風力 2、視界 良好

	<p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約 2 kn</p> <p>日没時刻：16時58分</p>
その他の事項	船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。
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 あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、備讃瀬戸北航路を西南西進中、一等航海士Aが、左舷船首方の同航船に接近したので、左右のどちら側から追い越そうか思案しており、B船の接近に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、備讃瀬戸北航路を東北東進中、船長Bが、操舵室で漁具を修理する準備を行っていたことから、A船の接近に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、備讃瀬戸北航路において、A船が西南西進中、B船が東北東進中、一等航海士Aが、左舷船首方の同航船に接近したので、左右のどちら側から追い越そうか思案しており、B船の接近に気付かず、また、船長Bが操舵室で漁具を修理する準備を行っていたため、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"> ・見張りを適切に行うこと。