

## 船舶事故調査報告書

平成27年10月8日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司 邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年3月26日 12時20分ごろ
発生場所	島根県浜田市浜田港西北西方沖 馬島灯台から真方位293°13.0海里（M）付近 （概位 北緯34°59.10′ 東経131°48.03′）
事故調査の経過	平成27年4月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 陽光丸 <sup>ようこう</sup> 、499トン 135545、中村汽船株式会社 66.00m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年8月26日 B 漁船 第三海裕丸 <sup>かいゆう</sup> 、19トン TT2-1711（漁船登録番号）、有限会社海裕漁業 18.90m（Lr）×3.92m×1.43m、FRP ディーゼル機関、736kW、昭和63年10月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成2年7月12日 免状交付年月日 平成21年7月16日 免状有効期間満了日 平成27年7月11日 甲板長A 男性 66歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年9月14日 免状交付年月日 平成25年7月4日 免状有効期間満了日 平成30年8月18日 B 船長B 男性 63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11年5月28日 免許証交付日 平成23年12月28日 （平成28年12月27日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷 B 船首部に破口</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板長Aほか3人が乗り組み、甲板長Aが単独の船橋当直に当たり、自動操舵により約053°（真方位、以下同じ。）の針路、約11.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で浜田港西北西方沖を航行した。</p> <p>甲板長Aは、6Mレンジに設定したレーダーをオフセンターとし、船首方が約8M先まで映るようにして見張りを行っていたところ、右舷船首約30°方向に西北西進する船舶のレーダー映像を認め、その後、目視でB船を確認した。</p> <p>甲板長Aは、A船がB船よりも速力が速く、A船がB船の船首方を通過できると思い、B船の動静を確認しながら航行していたところ、B船の方位に変化がなく、B船が約1.5Mまで接近して来たので、注意を喚起する意図で汽笛による短音を2～3回鳴らした後、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>甲板長Aは、B船が約0.5Mまで接近して来たので、汽笛で短音を連続して鳴らし、B船がA船に気付いて避けてくれるだろうと思い、そのまま航行を続けたが、B船が約100mまで接近して来たことから衝突すると思い、左舵約30°を取った。</p> <p>A船は、浜田港西北西方沖において、平成27年3月26日12時20分ごろ、ほぼ同じ針路で、その右舷船尾部付近とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、自動操舵により290°～300°の針路、約9.6knの速力で浜田港西北西方沖を漁場に向けて西北西進した。</p> <p>船長Bは、左舷船首方約5Mに北東進するA船を目視で認めたが、A船が、横切り関係で避航船に当たり、また、B船よりも速力が速いのでB船の船首方を通過して行くものと思い、操舵室右舷下方に設置されたGPSプロッターを見ながら操業予定地点の選定を行っていたところ、突然、大きな音と衝撃がしてA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>A船及びB船は、海上保安部の指示でしばらくの間その場に<sup>とど</sup>まったのち、両船とも自力で浜田港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板長Aは、A船がB船との横切り関係において避航船の立場であることを認識していた。</p> <p>B船は、操舵室のドアと窓を閉め切っており、操舵室でもエンジン</p>

	<p>音がしていた。</p> <p>船長Bは、B船が他のいか釣り船よりも遅れて出港したので、本事故発生直前、狭い操業海域での操業位置を決めようと、過去の操業場所が記録されたGPSプロッターの操作に没頭し、A船の汽笛に気付いていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、浜田港西北西方沖を北東進中、単独の船橋当直に当たっていた甲板長Aが、B船の方位に変化が認められずに接近することを知った際、汽笛を吹鳴したので、B船がA船に気付いて避けてくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、浜田港西北西方沖を西北西進中、船長Bが、A船の速力が速いのでB船の船首方を通過して行くものと思い、GPSプロッターの操作に意識を集中して見張りを行っていなかったことから、A船と接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵室のドアや窓を閉め切り、エンジン音のする状況下であったことから、A船の汽笛に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、浜田港西北西方沖において、A船が北東進中、B船が西北西進中、単独の船橋当直に当たっていた甲板長Aが、右舷船首方にB船を視認し、その後B船の方位に変化が認められずに接近することを知った際、汽笛を吹鳴したので、B船がA船に気付いて避けてくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で航行し、また、船長Bが、A船の速力が速いのでB船の船首方を通過して行くものと思い、GPSプロッターの操作に意識を集中して見張りを行っていなかったため、A船と接近していることに気付かずに航行し、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>
<p><b>参考</b></p>	<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>・ 常時適切な見張りを行い、衝突するおそれのある場合には、航法に従って衝突を避けるための措置を適切に講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

事故発生場所  
(平成27年3月26日 12時20分ごろ発生)

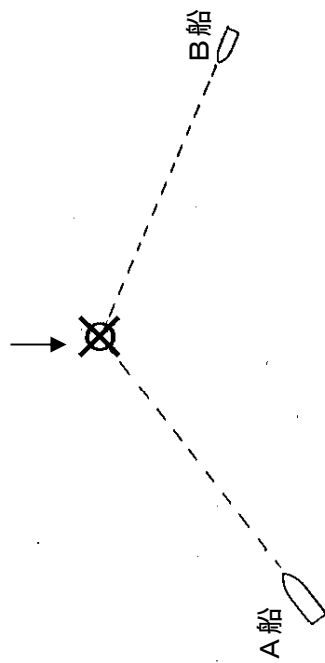
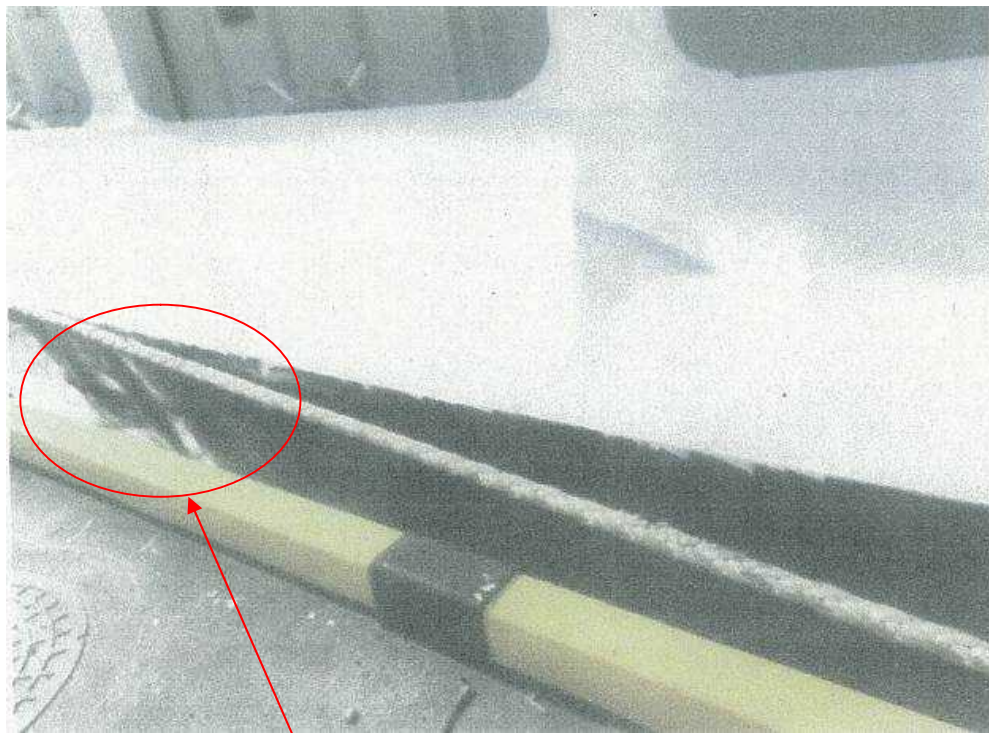


写真1 A船の損傷状況



損傷箇所（右舷船尾部付近）

写真2 B船の損傷状況

