

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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5月26日 13時12分ごろ
発生場所	千葉県木更津港 木更津飛行場灯台から真方位192°1,180m付近 （概位 北緯35°23.07′ 東経139°54.92′）
事故調査の経過	平成27年6月12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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 作業船 しおさい、11トン 232-36666 神奈川、三栄船舶株式会社 12.80m (Lr) × 4.30m × 1.55m、軽合金 ディーゼル機関2基、360.00kW（合計）、平成16年4月 B 作業船 ビーグルⅡ世号、5トン未満 240-17504 東京、株式会社沿岸生態系リサーチセンター 7.47m (Lr) × 2.25m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、77.20kW、昭和59年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43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14年1月18日 免許証交付日 平成23年12月15日 （平成29年1月17日まで有効） B 船長B 男性 64歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年2月13日 免許証交付日 平成26年1月21日 （平成31年2月12日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（同乗者）
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 右舷外板に割損、船尾操舵装置周りの日除けの破損等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、千葉県富津市での入港補助作業を終え、木更津港内の係留場所へ向け、木更津市中の島大橋付近を約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東北東進していた。</p> <p>A船は、船長Aが、中の島大橋東方の防波堤(以下「本件防波堤」という。)の北方付近において、右舷船首方に北進するB船を認め、北進を続けるものと思って右舵を取ったところ、B船が左転するのを認めてクラッチを中立にしたものの、平成27年5月26日13時12分ごろ、その船首とB船の右舷とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船の損傷状況を観察したところ、自力での航行が可能な様子だったので、A船を中の島大橋南東方の係留場所に着岸させ、船舶所有者に衝突の事実を報告した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、調査員(以下「同乗者」という。)4人を乗せ、東京都江東区のマリーナを出発し、東京湾内及び木更津港内での海底土壌サンプリング調査(以下「海底調査」という。)を終え、出港地へ戻ろうと航行を開始した。</p> <p>船長Bは、B船が本件防波堤の東方を北西進中、本件防波堤の北方付近を航行するA船を認め、減速して約3～4knの速力で航行しながらA船の動静を観察した。</p> <p>船長Bは、当初、右舵を取ってA船の東方を航行しようと思っていたが、A船がB船の船首方を通過する態勢で北東進を続けるので、A船が東方に係留中の船舶に近寄って航行するものと思った。</p> <p>B船は、船長Bが、A船と本件防波堤の間を航行しようとして左舵を取り、続いて増速しようとしていたとき、右舷方至近に接近するA船を認め、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、同乗者の安否及び機関室に浸水がないことを確認し、着岸したA船の近くにB船を移動させて互いの状況を確認したのち、出港地のマリーナへ自力航行して帰った。</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 北、風力 2 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約12～13年の出入港補助業務経験があり、ふだん、本事故海域を航行する際は、約12knの速力で入航時は本件防波堤に近寄り、出航時は本件防波堤から遠ざかって航行するようにしており、出入航する他船も同様に航行していることを知っていた。</p> <p>B船のGPSプロッターには、船長Aが本事故前にB船を認めて北進していると思った時刻付近で、B船が北西進し、その後左転する航跡が残っていた。</p> <p>B船の同乗者は、本事故時、3人が船尾甲板におり、A船の接近に気づき、1人が操縦室内に、1人が左舷通路に、1人が船尾甲板の左</p>

	<p>舷側にそれぞれ避難したが、船尾甲板に避難した同乗者が擦過傷を負った。</p> <p>船長Bは、B船の船長経験が約7～8年あり、過去3年間、海底調査のため、年に4回ほど木更津港を訪れていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、本事故海域を航行する際は、減速して航行するようにしようと思った。</p>
<p>分析</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、本件防波堤の北方を東北東進中、船長Aが、右舷船首方に北進するB船を認めた際、B船が北進を続けるものと思い、右転したことから、左転を始めたB船と接近し、B船の左転に気付いてクラッチを中立にしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん、出航する船舶が本件防波堤から離れて航行していたことから、B船も本件防波堤から離れるように北進を続けるものと考えられる。</p> <p>A船が約12knの速力で航行していたことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件防波堤の東方を北西進中、船長Bが、左舷船首方に入航するA船を認め、A船が東方の係留中の船舶に近寄って航行するものと思い、左転したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船がB船の船首方を通過する態勢で北東進を続けていたことから、東方に係留中の船舶に近寄って航行するものと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、木更津港の本件防波堤の北東方において、A船が東北東進中、B船が北西進中、船長Aが、右舷船首方に北進するB船を認めた際、B船が北進を続けるものと思い、右転し、また、船長Bが、左舷船首方に入航するA船を認め、A船が東方の係留中の船舶に近寄って航行するものと思い、左転したため、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>
<p>参考</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"> ・ 港内を航行する際は、常に十分に見張りを行い、慎重に航行すること。 ・ 港内においては、他船との衝突を避けるための動作をとることができるように、安全な速力で航行すること。 ・ 港内においては、防波堤等の突端を右舷に見て航行するときは、できるだけ近寄り、左舷に見て航行するときは、できるだけ遠ざかって航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

