

船舶事故調査報告書

平成27年2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

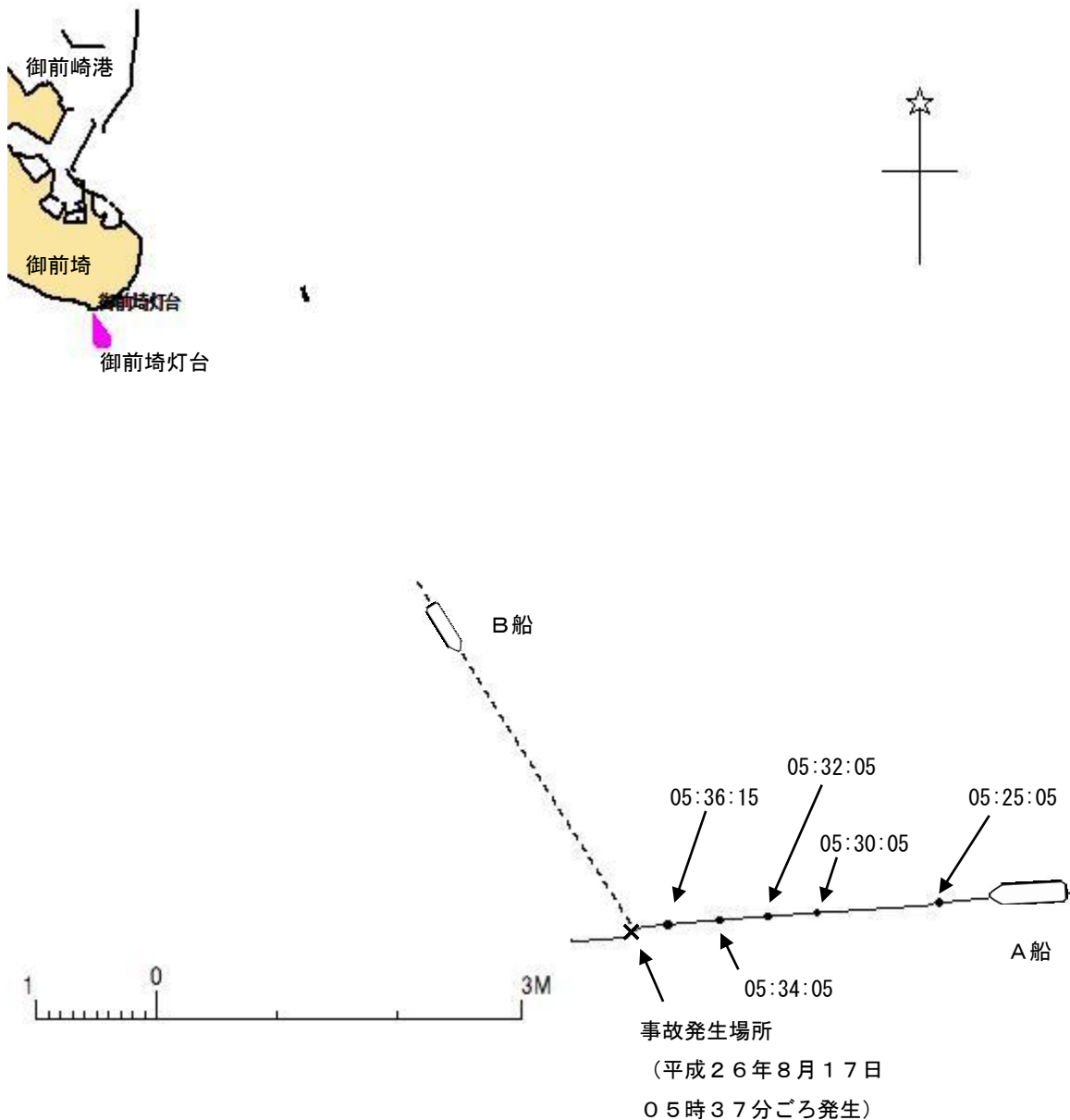
事故種類	衝突
発生日時	平成26年8月17日 05時37分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼南東方沖 御前埼灯台から真方位139° 6.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 30.6′ 東経138° 19.0′）
事故調査の経過	平成26年8月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 液化ガスばら積船 芳泉丸、999トン 132925、日本ガスライン株式会社、中浜海運株式会社 72.00m×12.50m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、平成4年9月 B 小型兼用船 第八共栄丸、4.8トン SO3-19400（漁船登録番号）、個人所有 10.76m（Lr）×3.04m×1.01m、FRP ディーゼル機関、316.30kW、昭和62年9月 第242-12307号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年1月12日 免状交付年月日 平成24年5月16日 免状有効期間満了日 平成30年1月11日 航海士A 男性 23歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成24年3月21日 免状交付年月日 平成24年8月8日 免状有効期間満了日 平成29年3月20日 B 船長B 男性 25歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年3月12日 免許証交付日 平成26年3月7日 （平成31年3月11日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首外板にペイント剥離 B 船首部に圧壊
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士A及び甲板員Aほか6人が乗り組み、自動操舵により御前崎南東方沖を針路約267°（真方位、以下同じ。）として約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進していた。</p> <p>航海士A及び甲板員Aは、前直者と交替して船橋当直に就き、甲板員Aが、入直後の作業として、船内掃除を行うので降橋した。</p> <p>航海士Aは、船橋前面の窓際に立って見張りをを行い、右舷船首方約1M付近に同航船があり、右舷船首方約30°にA船の船首方に向かうB船を認め、動静を監視していたところ、B船が船首を一度A船の方に向けたのち、元の針路に戻したように見えた。</p> <p>航海士Aは、船橋左舷寄りのレーダー画面を見て6Mレンジの約半分の距離に当たるところにB船の映像を確認し、エコトレイル機能からB船がA船に接近していることを知り、舵輪の近くに移動して避航動作をとろうか思案したものの、小型船であるB船がA船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船の方位に変化が見られず、B船が約100～200mに接近しても、避航動作をとる気配が見られないので、衝突のおそれを感じ、手動操舵に切り替えて左舵約10°を取った後、更に左舵20°を取った。</p> <p>A船は、平成26年8月17日05時37分ごろ、御前崎灯台から139°6.9M付近で、その右舷船首とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aから連絡を受けて昇橋し、損傷状況及びB船乗組員の負傷状況を確認した後、海上保安庁へ通報し、A船の所有会社等に報告した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B₁及び同乗者B₂を乗せ、釣りの目的で御前崎市御前崎港を出港し、御前崎南南東方沖の釣り場へ向けて自動操舵により約12knの速力で南南東進していた。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け、左舷船首方に他船を見掛けなかったため、右舷船首方に認めた貨物船2隻の動静に注意を向けていた。</p> <p>同乗者B₁は、操舵室の右舷側に立って右舷方を見ながら、船尾方に向いて操舵室の床に腰を下ろした同乗者B₂と話をしていた。</p> <p>船長Bは、船首方を見ていたところ、A船の船首を至近に認め、主機を後進に切り替えたが、B船の船首がA船の右舷船首に衝突した。</p> <p>船長Bは、A船に接舷して乗り込み、海上保安庁への通報に立ち会うなどした後、A船から離れ、御前崎港に帰港した。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)参照)
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p> <p>日出時刻：05時08分ごろ</p>
その他の事項	<p>A船は、茨城県鹿島港で無臭ブタン700.18tを積載し、喫水が船首約3.2m、船尾約4.7mであった。</p> <p>航海士Aは、本事故時、避航する立場にあると認識していたので、汽笛の吹鳴を行わなかった。</p> <p>航海士Aは、他の船舶を避航する際、針路変更で対応し、主機を使用したことがなかった。</p> <p>航海士Aは、平成24年4月頃から乗り組み、平成26年3月頃から航海士として乗船していた。</p> <p>B船は、船体中央の船尾寄りに操舵室があり、操舵室背面に壁はなく、本事故時、GPSプロッターを作動させていたが、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、本船に約2～3年前から乗り、月に5回程度運航していた。</p> <p>同乗者B₁は、衝突の衝撃で倒れて意識を失ったが、間もなく回復し、けががなかった。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>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、御前埼南東方沖を西進中、航海士Aが、右舷船首方30°3M付近にB船を認めたものの、小型船であるB船がA船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船が船首を一度A船の方に向けたのち、元の針路に戻したように見えたことから、B船がA船の存在に気付いているものと思った可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、御前埼南東方沖を南南東進中、船長Bが、左舷船首方に他船を見掛けなかったため、右舷船首方に認めた貨物船2隻の動静に注意を向けていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、右舷船首方に認めた貨物船2隻を避ける立場にあるので、その動静に注意を向けていた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、御前埼南東方沖において、A船が西進中、B船が南南東進中、航海士Aが、A船に接近するB船を右舷船首方に認めたもの</p>

	<p>の、B船がA船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが左舷船首方に他船を見掛けなかったため、右舷船首方に認めた貨物船2隻の動静に注意を向けていたため、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>
<p>参考</p>	<p>船長Aは、本事故後、当直中の甲板員による船内作業をやめ、船橋当直を常時2名で行うこととした。</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"> ・ 避航する立場にある船は、できる限り、早期に適切な避航動作をとること。 ・ 航行中は、常時見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
5:10:05	34-31-04.2	138-25-43.2	266	264	12.1
5:20:15	34-30-52.0	138-23-14.2	267	264	12.2
5:25:05	34-30-47.3	138-22-02.6	268	264	12.0
5:30:05	34-30-42.8	138-20-49.5	269	265	12.1
5:31:14	34-30-41.6	138-20-32.8	268	265	12.2
5:32:05	34-30-40.7	138-20-20.3	268	265	12.1
5:33:05	34-30-39.9	138-20-05.6	268	266	11.9
5:34:05	34-30-38.8	138-19-51.3	268	264	12.1
5:35:14	34-30-37.4	138-19-34.8	268	264	12.1
5:36:15	34-30-36.4	138-19-19.9	268	265	12.2
5:36:35	34-30-36.0	138-19-14.9	268	264	12.1
5:37:15	34-30-35.2	138-19-05.1	266	264	12.3
5:37:35	34-30-34.7	138-19-00.5	240	261	11.9
5:37:38	34-30-34.5	138-18-59.6	236	258	11.7
5:37:42	34-30-34.1	138-18-58.9	232	254	11.5
5:37:48	34-30-33.0	138-18-57.5	234	245	11.2
5:37:54	34-30-32.3	138-18-56.9	244	236	11.0
5:38:05	34-30-30.8	138-18-55.0	256	236	11.0

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。