

船舶事故調査報告書

平成27年3月19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23日 12時30分ごろ
発生場所	東京都大島町伊豆大島南方沖 波浮港突堤灯台から真方位208° 4.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 37.27′ 東経139° 24.26′）
事故調査の経過	平成26年9月16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 砂利運搬船 第百八十八鳳生丸、499トン 142113、鳳生汽船株式会社（A社） 69.29m×13.10m×7.36m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成25年12月3日 B 砂利運搬船 第百三十八鳳生丸、499トン 134434、A社 69.19m×13.00m×7.32m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成15年4月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年3月22日 免状交付年月日 平成21年9月24日 免状有効期間満了日 平成27年3月21日 B 航海士B 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年1月19日 免状交付年月日 平成25年8月9日 免状有効期間満了日 平成31年6月5日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾手すりの曲損 B 右舷錨の曲損、右舷外板に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、砂1,640tを積載し、東京都利島村の利島港へ向け、船長Aが単独で船橋当直に就き、波浮港南南西方沖を自動操舵により針路約230°（真方位、以下同じ。）

	<p>速力約 11.8 ノット (kn) (対地速力、以下同じ。) で航行していた。</p> <p>船長Aは、レーダー及び目視により左舷船首方に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、距離約 1 M に接近してもB船が避航する様子を見せないため、汽笛による短音 5 回の警告信号を行った。</p> <p>船長Aは、その後もB船に避航する様子が認められなかったため、繰り返し警告信号を行って同じ針路及び速力で航行したものの、至近に接近する状況となったため、短音 2 回の汽笛信号を行い、左舵約 40° を取った。</p> <p>A船は、左転した状況となった平成 26 年 8 月 23 日 12 時 30 分ごろ、その右舷船尾とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停船させ、乗組員の安否及び船体の損傷状況を確認し、B船に連絡して停船を求め、船長Bと協議した後、A社に連絡を取り、13時30分ごろ利島港へ入港した。</p> <p>B船は、船長及び航海士Bほか 4 人が乗り組み、ほぼ空倉状態で、千葉県千葉港へ向け、航海士Bが単独で航海当直に就き、波浮港南南西方沖を自動操舵により、針路約 010° ~ 015°、速力約 12 kn で航行していた。</p> <p>航海士Bは、右舷船首方にA船のレーダー映像を認めたものの、まだ距離が約 5 M あったため、船首方に背中を向け、船橋右舷後方にある机に向かって書類の作成を始めた。</p> <p>航海士Bは、書類の作成を行っているうちにA船が接近していることを失念し、振り返って船首方を見たところ、至近に接近するA船を認めたものの、何の動作も取ることができず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、航海士BがB船を停船させてB船船長へ報告し、B船船長がA船と連絡を取った後、A社に連絡を取って指示を受け、修理地へ向けて航行を開始した。</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 曇り、風向 南、風力 2、視程 約 10 M</p> <p>海象：波高 約 0.5 ~ 1.0 m、波向 南</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約 30 年の乗船経験を有し、本事故海域の航行経験が豊富であった。</p> <p>航海士Bは、約 40 年の乗船経験を有し、本事故海域の航行経験が豊富であり、本事故時、探知した映像が一定の距離に接近したときに警報を発する、レーダーのガードリング機能を使用していなかった。</p> <p>航海士Bは、本事故時、船橋のドアを閉めていて、A船の汽笛が聞こえなかった。</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、波浮港南南西方沖を南西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船がいずれ避航するものと思ひ、警告信号を繰り返しながら針路及び速力を保持して航行したことから、至近に接近することとなり、左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、波浮港南南西方沖を北北東進中、航海士Bが、右舷船首方にA船を認めたが、まだ距離が約5Mあったので、船首方に背中を向けて書類の作成を始め、その後A船が接近していることを失念して見張りを行っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、波浮港南南西方沖において、A船が南西進中、B船が北北東進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船がいずれ避航するものと思ひ、針路及び速力を保持して航行し、また、航海士Bが、右舷船首方にA船を認めていたものの、まだ距離が約5Mあったので、船首方に背中を向けて書類の作成を始め、その後A船が接近していることを失念して見張りを行っていなかったため、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"> ・ 衝突のおそれがある態勢で接近する他船を認めた場合は、他船の動静を観察し、海上衝突予防法に従って適切に衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

