

船舶事故調査報告書

平成27年4月23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10月1日 09時15分ごろ
発生場所	千葉県館山市洲崎 ^{すの} 北西方沖 洲崎灯台から真方位310° 6.0海里（M）付近 （概位 北緯35° 02.38′ 東経139° 39.86′）
事故調査の経過	平成26年10月2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 貨物船兼砂利運搬船 第六十八 ^{しんこう} 伸光丸、499トン 140135、伸光産業株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 71.73m×12.50m×7.46m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成16年12月18日 B 漁船 第三かねい丸、4.5トン KN3-15542（漁船登録番号）、有限会社かねい丸 10.89m（Lr）×2.71m×0.77m、FRP ディーゼル機関、230.40kW、昭和58年11月27日 第232-10156号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年1月13日 免状交付年月日 平成23年6月28日 免状有効期間満了日 平成28年9月2日 B 船長B 男性 67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 昭和55年8月15日 免許証交付日 平成24年3月6日 （平成29年8月2日まで有効） 甲板員B 男性 71歳
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び甲板員B）
損傷	A なし

	B 船首外板に亀裂、球状船首の圧壊等
事故の経過	<p>A 船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、砕石1,530tを積載し、神奈川県川崎市の京浜港川崎区へ向け、自動操舵により針路約053°（真方位）、速力約10ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行していた。</p> <p>航海士Aは、単独で船橋航海当直につき、レーダーで周囲の状況を観察した際、A船の右舷方に船舶の映像はないものの、約0.5Mのところ航跡だけが映ったので、右舷方を目視で確認したが、船影が見当たらず、ウイングへ出て右舷方を確認したところ、距離約0.2～0.3MにB船を視認した。</p> <p>航海士Aは、B船の動静を観察し、B船がA船の船首方を通過するものと思ったが、すぐに衝突のおそれを感じ、汽笛を1回吹鳴して左舷を一杯に取り、機関を後進にかけたものの、平成26年10月1日09時15分ごろ、A船の右舷中央部とB船の船首とが衝突した。</p> <p>A船は、航海士Aが船長Aに衝突したことを報告し、回頭してB船に近寄り、船長AがB船の状況を確認して海上保安庁へ通報し、その指示を受けて神奈川県横須賀市の横須賀港第3区へ入港した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、洲崎西方沖での操業を終え、横須賀市長井漁港へ帰港するため、約10knの速力で北西進していた。</p> <p>船長Bは、操舵室において単独で航海当直につき、自動操舵により神奈川県三浦市城ヶ島の西方へ向けて航行中、左舷方約2Mに北東進して来るA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、自船が保持船の立場であり、A船が避航すると思って動静を観察し、約500mの距離となった際、目測で判断して、A船がB船の船尾方を通過するので衝突のおそれはないと思い、レーダーなどの計器類やソナー映像を見ていたところ、甲板員BからA船が接近している旨の知らせを受け、船首方至近にA船を認めて右舷を取ったものの、直進状態のA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船を停船させ、乗組員の安否及び損傷状況を確認して118番通報し、近寄って来たA船と相互の状況確認を行い、その後、自力で長井漁港へ帰った。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、長井漁港入港後に病院へ行き、船長Bが右手挫創並びに頭部、左肩及び左下腿の打撲傷と、甲板員Bが右手挫創とそれぞれ診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視程 約2M</p> <p>海象：波向 北、波高 約0.5～1.0m</p>
その他の事項	航海士Aは、レーダーで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、ガードリング機能を使用していたが、本事故時、レ

	<p>レーダー画面上にはB船の映像がなく、B船の航跡のみを認めた。</p> <p>航海士Aは、衝突を避けるために右舵を取ることを考えたが、本事故時、右舷船尾方から接近する他船がいたので、左舵を取った。</p> <p>航海士Aは、本事故後、距離約0.2～0.3MにB船を視認した際、B船がA船の船首方を通過すると思い、避航動作をとるのが遅れたと思った。</p> <p>船長Bは、本事故時、他船の汽笛を聞いていなかった。</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、洲埼北西方沖を北東進中、航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、距離約0.2～0.3Mに接近するまでB船に気付かず、衝突のおそれを感じて左舵を取り、機関を後進にかけたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダー画面上でB船の航跡を認めていること、及び視程が約2Mあったことから、船長BがA船を視認した頃にはB船を視認できたものと考えられるが、航海士Aの見張りの状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、洲埼北西方沖を北西進中、船長Bが、A船がB船の船尾方を通過するので衝突のおそれはないと思い、その後レーダーなどの計器類やソナーに意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、船首方至近にA船を認めて右舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、目測で判断したことから、A船がB船の船尾方を通過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、洲埼北西方沖において、A船が北東進中、B船が北西進中、航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったため、距離約0.2～0.3Mに接近するまでB船に気付かず、また、船長Bが、A船がB船の船尾方を通過するものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、互いに避航動作をとったものの、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"> ・状況に応じて常時適切な見張りを行うこと。 ・接近する他船を認めた場合には、衝突のおそれの有無を判断し、保持船の立場であっても、適切な時機に避航動作をとること。

付図1 事故発生経過概略図

