

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27日 05時20分ごろ
発生場所	愛知県西尾市佐久島東北東方沖 毛無島灯台から真方位215° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34°44.94′ 東経137°07.46′）
事故調査の経過	平成26年11月10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 油タンカー ^{さんえい} 三栄丸、19トン 240-40190三重、個人所有 21.08m（Lr）×4.50m×1.79m、鋼 ディーゼル機関、91.95kW、昭和61年7月 B 漁船 ^{いちぼう} 一宝丸、4.5トン AC3-57143（漁船登録番号）、個人所有 11.43m（Lr）×2.77m×1.04m、FRP ディーゼル機関、127kW（動力漁船登録票による）、昭和56年4月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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50年10月31日 免許証交付日 平成26年7月14日 （平成31年9月30日まで有効） B 船長B 男性 52歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年12月15日 免許証交付日 平成23年4月27日 （平成28年12月14日まで有効） 操縦者B 男性 25歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	A 左舷外板に凹損、左舷ビットの曲損等 B 右舷船首外板に亀裂、船首甲板に亀裂等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、重油約50kℓを積載し、平成26年10月27日03時30分ごろ愛知県知多町の豊浜港を出港し、西尾市の東幡豆港^{ひがしはづ}へ向けて、佐久島東北東方沖を北東進していた。</p> <p>船長Aは、到着時刻を調整するため、約3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行していたところ、左舷船尾方1M付近に、赤色灯及び白色灯それぞれ1個を連掲しているB船を視認した。</p> <p>船長Aは、舷灯が見えず、B船の進行方向が分からなかったため、約1knに減速し、B船の動静を乗組員Aに観察させていたところ、B船が接近して来る旨の報告を受けたので、05時15分ごろ、乗組員Aに、B船へ向けてハンドランプを振らせて注意喚起を行ったが、B船の針路に変化を認めなかった。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の動静が分からず、停船するべきか、増速するべきか判断がつかないまま、再度、乗組員AにB船へ向けてハンドランプを振らせたものの、B船に避航する様子が認められないので衝突すると思い、クラッチを中立にし、右舵を取ったものの、05時20分ごろ、左舷中央部外板とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、乗組員Aの安否及びA船の状況を確認し、B船に近寄って状況を確認したところ、船長Bから自力で帰港する旨を聞いたので、B船と別れて航行を再開し、05時50分ごろ、東幡豆港に入港した。</p> <p>B船は、船長B及び操縦者Bが乗り組み、04時30分ごろ、西尾市一色漁港東方の船溜まり^たを出港し、操縦者Bが、‘船尾甲板左舷側に装備された操舵装置’ (以下「本件操舵装置」という。)を用いて操船し、佐久島東北東方沖を豊川河口付近に向け、速力約10～12knで東進していた。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷方に向いて船尾甲板に座り、何気なく右舷方を見たところ、至近にA船を認めたので、立ち上がって操縦者Bから操船を代わり、左舵を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船を停船させ、近寄って来たA船と相互の状況確認を行った後、自力で一色漁港東方の船溜まりへ帰った。</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 雨、風向 西北西、風力 1 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、汽笛を装備していたが、レーダーはなかった。</p> <p>船長Aは、B船に注意喚起を行う際、A船が船尾方向からの風を受けていたので、汽笛を使用してもB船に聞こえないかもしれないと思い、ハンドランプを使用した。</p> <p>B船は、底引き網漁を主な目的として建造されており、本件操舵装置は、操業時に使用するために装備されていた。</p>

	<p>B船は、本件操舵装置を用いて操舵した場合、操船者の前方に操舵室があり、操舵室の窓も小さいので、‘正船首方から右舷船首方にかけて約70°の範囲で死角’（以下「本件死角」という。）を生じていて、本事故当時、舷灯が両舷共故障しており、点灯していなかった。</p> <p>操縦者Bは、操舵室内がGPS等の機器類で明るいので見張りがやりにくいと思い、本件操舵装置で操船していて、レーダーを作動させておらず、本件死角に入っていたA船に気付かなかった。</p> <p>船長B及び操縦者Bは、本事故時、雨が降っていたので、カッパを着用してフードをかぶっており、視野が狭くなっていた。</p> <p>船長B及び操縦者Bは、ふだん、本事故発生時刻の前後に豊川河口方面へ航行すると、南方からの入港船はほとんどないので、右舷方に他船はいないと思い、北方の港からの出港船が多く、それらが陸岸の明かりに紛れて発見しにくいと感じていたため、本事故時、本件死角を補う見張りを行わず、左舷方に注意を払っていた。</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 なし、B あり A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、佐久島東北東方沖を北東進中、船長Aが、左舷船尾方に接近するB船を認めたが、繰り返し乗組員Aにハンドランプを振らせて注意喚起を行い、衝突のおそれを感じて右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が船尾方向からの風を受けていたので、汽笛を使用してもB船に聞こえないかもしれないと思ったことから、汽笛を用いて警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、佐久島東北東方沖を東進中、船長B及び操縦者Bが、左舷方に注意を払っていたことから、至近でA船に気付き、船長Bが操舵を代わって左舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長B及び操縦者Bは、ふだん、本事故発生時刻の前後に豊川河口方面へ航行すると、南方からの入港船はほとんどないので、右舷方に他船はいないと思い、北方の港からの出港船が多く、それらが陸岸の明かりに紛れて発見しにくいと感じていたため、左舷方からの出港船に注意を払っており、右舷方の見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、佐久島東北東方沖において、A船が北東進中、B船が東進中、操縦者Bが、本件操舵装置により操船し、左舷方に注意を払っていたため、至近でA船に気付き、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">・ 夜間航海するときは、航海灯の点灯状況を確認してから出港すること。・ 航行中は、操舵室の操舵装置を使用すること。・ 構造上、見張りに死角が生ずる船舶においては、航行中、死角を補う見張りを行うとともに、全方向の見張りを行うこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

