

## 船舶事故調査報告書

平成27年4月9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9月17日 11時10分ごろ
発生場所	愛媛県西予市大崎鼻南西方沖 大崎鼻灯台から真方位202° 3.43海里（M）付近 （概位 北緯33° 16.01′ 東経132° 20.81′）
事故調査の経過	平成26年10月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 ケミカルタンカー <sup>うめおう</sup> 梅王丸、749トン 142242、三好造船株式会社 72.67m×11.80m×5.20m、鋼 ディーゼル機関、1,330kW、平成26年7月16日 B 漁船 <sup>ひびき</sup> 響丸、4.6トン EH3-55764（漁船登録番号）、個人所有 10.74m（Lr）×2.85m×0.91m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和55年2月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成2年8月8日 免状交付年月日 平成22年2月17日 免状有効期間満了日 平成27年8月7日 B 船長B 男性 70歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和63年10月14日 免許証交付日 平成25年2月8日 （平成30年2月9日まで有効） 甲板員B <sub>1</sub> 男性 63歳 甲板員B <sub>2</sub> 男性 30歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（甲板員B <sub>1</sub> ）、軽傷 2人（船長B及び甲板員B <sub>2</sub> ）
損傷	A 右舷ベルマウス部の船首側付近に凹損を伴う擦過傷 B 船首部から左舷方にかけて圧壊

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、ドックマスターである船長Aが1人で乗り組み、造船所関係者等36人を乗せ、引渡し前の海上試運転中、愛媛県宇和島市宇和島湾北西方沖で速力試験等を行った後、同沖を約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西進し、大崎鼻南方沖で機関を中立運転とし、バウスラスタの運転試験を行いながら惰力によって南進した。</p> <p>A船は、バウスラスタの運転試験終了後、上甲板後部の船橋前右舷側付近に設置されたカーゴポンプの効力試験が行われ、風によって南東方に圧流されていたものの、船長Aが、他の通航船が漂流状態にあるA船を避けてくれるものと思い、右舷ウイングに出てカーゴポンプの効力試験を見ていたところ、平成26年9月17日11時10分ごろA船の右舷ベルマウス部の船首側付近とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、愛媛県宇和島市嘉島北西方沖を約14knの速力で、大崎鼻西方沖に向けて北北東進していた。</p> <p>船長Bは、操舵室後方にある出入口の右舷外壁付近に置かれた操船用リモートコントロール装置の後方で椅子に腰を掛けて操船していたところ、レーダーで約1.3M先にA船の映像を認め、A船の航跡から反航船であり、左舷対左舷で通過できるものと思った。</p> <p>B船は、船長Bが、船首甲板に置かれたはえ縄の入ったおけを片付けた後、操船用リモートコントロール装置の後方で椅子に腰を掛け、下を向いて明日の漁のこと等を考えていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B、甲板員B<sub>1</sub>及び甲板員B<sub>2</sub>が、衝突時の衝撃で負傷し、最寄りの港に自力で入港した後、救急車で病院へ搬送され、船長Bが右手関節及び胸部打撲等、甲板員B<sub>1</sub>が約2か月の入院を要する左股関節後方脱臼骨折及び左<sup>かんこつきゅう</sup>寛骨臼骨折と、甲板員B<sub>2</sub>が右顔面切創及び頸椎捻挫とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS(船舶自動識別装置)記録(抜粋)、写真1 A船の衝突前の右舷船首部の状況、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況(船体全体)、写真4 B船の損傷状況(船首部)、写真5 船長Bの操船状況参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好  海象：波高 約0.7m、潮流 北流約0.3kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、バウスラスタの運転試験中、主に目視によって見張りを行っていたが、バウスラスタの運転試験終了時(11時ごろ)前にレーダー(3~6Mレンジ)で周囲の通航船の動向を確認したものの、A船の南方海域に北上して来る船の映像を認めなかった。</p> <p>船長Aは、カーゴポンプの効力試験が始まる11時05分ごろ、右</p>

	<p>舷ウイングに出てカーゴポンプの効力試験を見ていた。</p> <p>A船は、後部マストに操縦の試運転を行っていることを示す国際信号旗を掲げていた。</p> <p>B船は、本事故発生時、甲板員B<sub>2</sub>が、船長Bの左舷側で椅子に腰を掛けて船尾方を向き、甲板員B<sub>1</sub>が、船尾甲板右舷側で椅子に腰を掛けて左舷方を向き、おけに入れたはえ縄の整理を行っていた。</p> <p>B船は、操船用リモートコントロール装置の置かれた場所からは、操舵室及びオーニングが障害物となって船首方に死角を生じる状態であったが、体を左右に移動すれば船首方を見通すことができた。</p> <p>(写真6 船長Bの操船場所からの船首方の見通し状況 参照)</p>
<p><b>分析</b></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 あり A なし、B なし</p> <p>A船は、大崎鼻南西方沖において、機関を中立運転とし、風によって南東方へ圧流されている中、船長Aが、他の通航船が漂泊状態のA船を避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、バウスラストの運転試験終了前にレーダーで周囲の通航船の動向を確認した際、B船の映像を見落とししたものと考えられる。</p> <p>B船は、大崎鼻南西方沖を北北東進中、船長Bが、船首方に死角がある操船用リモートコントロール装置の後方で椅子に腰を掛け、下を向いて考え事をし、船首方の見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダーでA船の映像を認めた際、A船が反航船であり、A船と左舷対左舷で通過できるものと思い込んだことから、船首方の見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、大崎鼻南西方沖において、A船が機関を中立運転とし、風によって南東方へ圧流されている中、B船が北北東進中、船長Aが、他の通航船が漂泊状態のA船を避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、船首方に死角がある操船用リモートコントロール装置の後方で椅子に腰を掛け、下を向いて考え事をし、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><b>参考</b></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"> <li>・ 常時、適切な見張りを行うこと。</li> </ul>



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成26年9月17日

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
10:33:09	12.8	033-17-03.5	132-22-07.5	266.2	265
10:34:09	12.7	033-17-02.8	132-21-52.6	267.2	266
10:35:09	10.9	033-17-02.0	132-21-38.5	265.3	263
10:38:09	6.3	033-16-57.7	132-21-10.6	254.7	254
10:40:09	4.7	033-16-54.1	132-20-58.7	244.7	242
10:45:09	2.7	033-16-41.8	132-20-45.1	207.7	202
10:50:09	1.9	033-16-31.2	132-20-46.2	146.5	144
10:54:59	1.7	033-16-23.3	132-20-44.4	217.0	224
11:00:20	1.7	033-16-14.3	132-20-42.2	175.6	164
11:05:08	1.6	033-16-06.9	132-20-45.0	160.1	149
11:08:20	1.4	033-16-02.6	132-20-47.2	157.7	142
11:09:10	1.4	033-16-01.5	132-20-47.5	154.6	139
11:10:10	1.4	033-16-00.3	132-20-48.6	150.5	133
11:11:29	1.3	033-15-58.9	132-20-49.8	141.8	124

(注1) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。

(注2) 対地針路及び船首方位は、真方位である。

写真1 A船の衝突前の右舷船首部の状況



右舷ベルマウス部

写真2 A船の損傷状況



写真3 B船の損傷状況（船体全体）



写真4 B船の損傷状況（船首部）



写真5 船長Bの操船状況



操縦用リモートコントロール装置  
操舵室への出入口（引き戸近くに GPS プロッター及びレーダーが設置）

写真6 船長Bの操船場所からの船首方の見通し状況

