

船舶事故調査報告書

平成27年5月14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11月5日 23時40分ごろ
発生場所	愛知県渥美半島南方沖 伊良湖岬灯台から真方位090° 19.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 34.72′ 東経137° 24.52′）
事故調査の経過	平成26年12月24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 ケミカルタンカー 尚和丸、495トン 133990、エヌ・シー・ユー物流株式会社 62.95m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年4月26日 B 漁船 大雄丸、14トン AC2-5151、個人所有 17.20m (Lr) × 4.40m × 1.56m、軽合金 ディーゼル機関、610kW（動力漁船登録票による）、平成3年10月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年4月18日 免状交付年月日 平成23年3月31日 免状有効期間満了日 平成28年5月1日 航海士A 男性 21歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成24年12月5日 免状交付年月日 平成25年6月18日 免状有効期間満了日 平成29年12月4日 B 船長B 男性 54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61年5月13日 免許証交付日 平成22年10月25日 （平成28年5月12日まで有効）

	<p>甲板員B 男性 61歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 平成15年2月28日</p> <p>免許証交付日 平成25年1月28日</p> <p>(平成30年2月27日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首外板に擦過傷</p> <p>B 右舷ブルワークに破損、船尾ブーム右舷側に曲損、右舷側の引き綱が切断</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、航海士Aが単独で船橋当直につき、法定灯火を表示して6M又は8Mレンジとしたレーダーを作動させ、自動操舵により、渥美半島南方沖を伊良湖水道に向け、速力（対地速力、以下同じ。）約11ノット（kn）で西進していた。</p> <p>航海士Aは、操舵スタンドの後ろに立って見張りに当たり、レーダーで正船首方約5MにB船の映像を認め、その後、B船の作業灯を視認し、B船が漂泊しているものと思いながら、レーダーで正船首方約2～3MとなったB船の映像を視認した後、考え事をしていました。</p> <p>航海士Aは、B船が正船首方至近に接近したことに気づき、衝突の危険を感じて自動操舵の設定針路を約5°右舷方へ変えたが、平成26年11月5日23時40分ごろ、渥美半島南方沖において、A船の左舷船首とB船の右舷とが間近に接近した。</p> <p>航海士Aは、衝突の衝撃を感じることなく、元の針路に戻した後、後方を見たところ、B船の作業灯が見えたので、衝突を避けることができたものと思い、伊良湖水道に向けて航行を続けた。</p> <p>船長Aは、海上保安庁から衝突の事故があった旨を聞き、船体を調査したところ、左舷船首外板に擦過傷を認めたので、海上保安庁にその旨を通報し、三重県鳥羽市鳥羽港に入港せよとの指示に従った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、渥美半島南方沖において、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させて底引き網のえい網を開始し、自動操舵により約2.5knの速力で西進していた。</p> <p>甲板員Bは、船長Bから船橋当直を交替して後方を見たとき、接近して来るA船の白灯を約2Mに認めたが、A船がB船を避けていくものと思い、船橋中央部の操縦席に腰を掛けて航行を続けた。</p> <p>甲板員Bは、後方に見えたA船がB船を追い越す頃だと思い、船尾方を振り返ったところ、A船が約100mまで接近しており、避ける様子が見られなかったため、手動操舵に切り換え、船尾甲板に移動して海水が浸入しないよう船尾船室へのドアを閉め、船尾の操舵スタンドで左舵を取った。</p>

	<p>B船は、甲板員Bが、衝突の危険を感じ、衝突に備えて手すりにつかまったところ、23時40分ごろ、渥美半島南方沖において、その右舷とA船の左舷船首とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃音を聞き、船尾甲板下の船室から出たところ、A船が右舷側を通過して離れたので、衝突したことを知り、主機を止め、損傷状況を確認して海上保安庁へ本事故の発生を通報した後、底引き網を巻き揚げ、愛知県田原市伊良湖港に向かった。</p> <p>(付図1 A船の推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約1.0m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、レーダーのエコートレイル機能を使っていた。</p> <p>航海士Aは、本事故後、早期に大舵角を取ってB船を避航すべきであったと思った。</p> <p>航海士Aは、約2年の乗船経験があり、本船には、平成26年1月ごろから航海士として乗船していた。</p> <p>B船は、本事故当時、引き網及び漁網を合計約450m伸出し、法定灯火以外に緑色の全周灯、黄色の回転灯及び作業灯2個を点灯していた。</p> <p>甲板員Bは、3Mレンジとしたレーダーを作動させていたが、見ていなかった。</p> <p>船長B及び乗組員1人は、船尾甲板下の船室で休息していた。</p> <p>甲板員Bは、B船に約11年前から乗船していた。</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、渥美半島南方沖を西進中、航海士Aが、正船首方約2～3MにB船を認めたものの、考え事をしていて、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、正船首方至近に接近したB船に気付き、衝突の危険を感じて自動操舵の設定針路を約5°右舷方へ変えたが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、渥美半島南方沖をえい網しながら西進中、甲板員Bが、後方から接近して来るA船の灯火を認めたものの、A船がB船を避航していくものと思い、船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船がB船を避ける様子もなく接近することに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、渥美半島南方沖において、A船が西進中、B船がえい網をしながら西進中、航海士Aが、正船首方約2～3MにB船を</p>

	<p>認めたものの、考え事をしていて、船首方の見張りを適切に行わず、また、甲板員Bが、A船がB船を避航していくものと思い、船尾方の見張りを適切に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>船長Aは、本事故後、航海士Aが入る船橋当直を2名体制とした。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"> ・他の船舶との衝突を避けるため、十分余裕のある時期に避航動作をとること。 ・衝突のおそれのある態勢で接近する他船を視認した場合、衝突を避けるための動作を適切にとること。 ・常時適切な見張りを行うこと。

付図1 A船の推定航行経路図



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 (°)	対地速力 (kn)
23:10:13	34-35-24.5	137-31-50.3	310	266.5	12.2
23:20:14	34-35-13.7	137-29-21.3	306	268.5	11.8
23:30:04	34-34-59.0	137-26-56.8	306	258.3	12.5
23:35:03	34-34-50.8	137-25-44.0	306	261.8	11.9
23:37:03	34-34-47.7	137-25-14.9	305	261.9	12.2
23:39:03	34-34-44.3	137-24-45.7	305	258.4	12.2
23:39:44	34-34-43.3	137-24-35.6	307	265.7	12.0
23:39:59	34-34-43.0	137-24-32.1	315	263.1	11.5
23:40:04	34-34-42.9	137-24-31.1	321	268.2	11.7
23:40:11	34-34-43.0	137-24-29.3	324	277.0	11.1
23:40:18	34-34-43.2	137-24-28.0	319	280.7	11.0
23:40:23	34-34-43.4	137-24-26.7	315	274.2	11.2
23:41:04	34-34-43.4	137-24-17.4	311	266.5	11.7
23:43:04	34-34-42.6	137-23-48.3	306	267.6	12.2

(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。