

# 船舶事故調査報告書

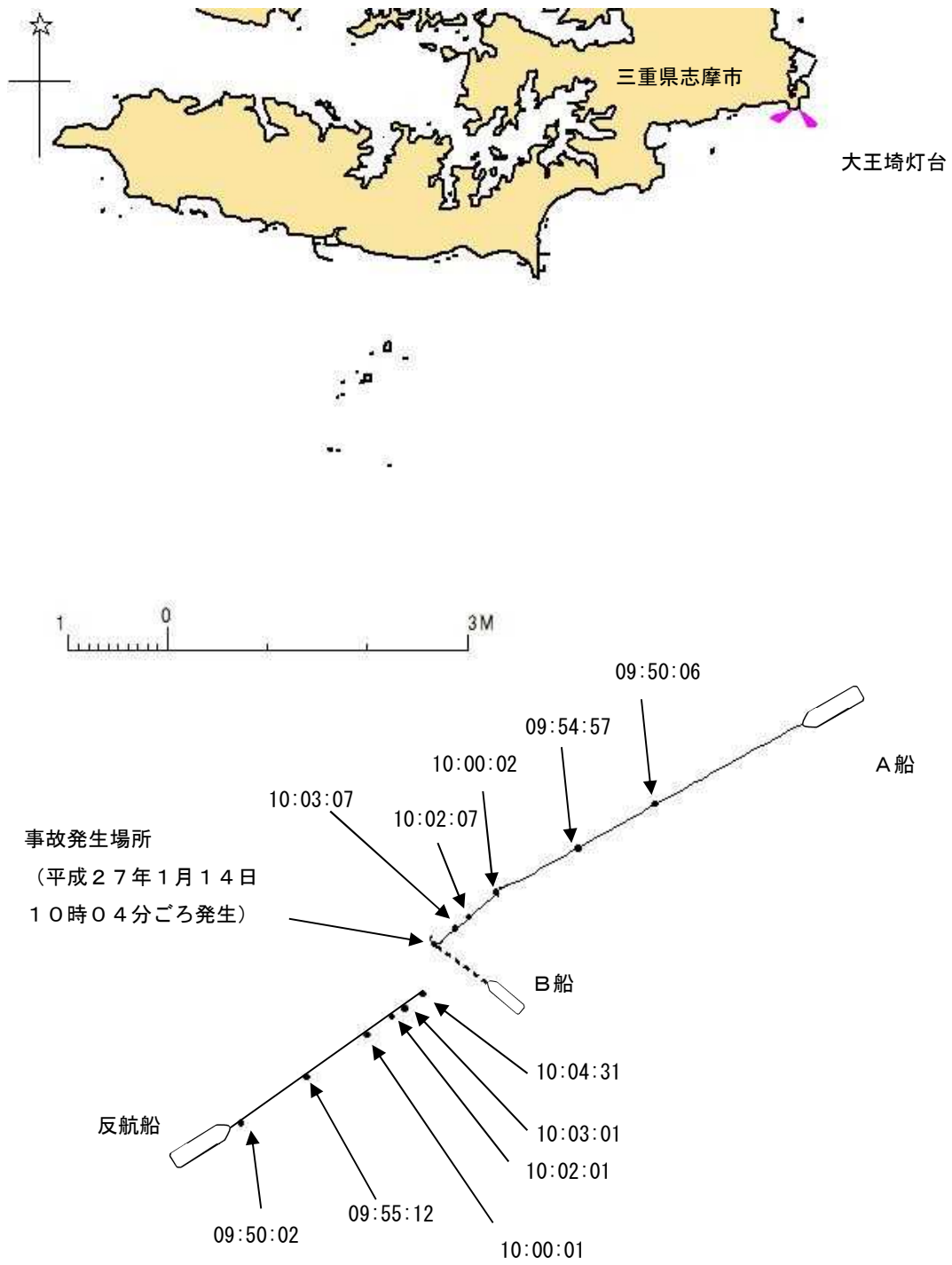
平成27年5月28日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年1月14日 10時04分ごろ
発生場所	三重県志摩市大王埼南南西方沖 大王埼灯台から真方位203° 9.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 08.21′ 東経136° 49.61′）
事故調査の経過	平成27年1月22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。
<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 扇奥羽丸、498トン 141551、センコー株式会社、芝興マリン有限会社（船舶所有者）、有限会社六甲船舶（船舶借入人） 60.24m（Lr）×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成23年10月15日 B 漁船 十八佐吉丸、2.75トン ME3-49738（漁船登録番号）、個人所有 8.40m（Lr）×2.30m×0.65m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和57年5月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月12日 免状交付年月日 平成24年10月18日 免状有効期間満了日 平成30年8月18日 B 船長B 男性 80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57年12月24日 免許証交付日 平成25年9月30日 （平成30年12月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 右舷船首部に圧損
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、大王埼南南西方沖を針路約2

	<p>28°（真方位）、速力約10.5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、平成27年1月14日10時00分ごろ船位を海図に記入した後、左舷船首約45°にB船を視認し、3Mレンジとしたレーダー画面で約1.5Mの所に動き始めるB船の映像を認めた。</p> <p>船長Aは、レーダーでB船の動静を監視し、エコトレイル機能から針路を変えることなく接近して来るのを認め、左舷船首方からの反航船も左舷方に接近している状況であったので、B船が変針するものと思い、その監視を続けていたところ、B船が、左舷船首方から接近している反航船の船首近くを通過し、避航動作をとる様子もなく約0.75Mの距離まで接近するのを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の反航船の船首方を通過した様子からB船の操縦者が周囲を見ていないと思い、汽笛を鳴らしてA船の存在を知らせるとともに右舵を一杯に取り、主機を減速して微速力前進としたものの、10時04分ごろ、大王埼南南西方沖において、その左舷船首部とB船の船首とが衝突した。</p> <p>A船は、二等航海士が接近して来たB船から怪我のない旨を聞き、船長Aが、B船を接舷させて状況を確認しようとしたところ、B船が航行を再開してその場を離れたので、運航会社に報告した後、海上保安庁へ通報し、後日、調査する旨の連絡を受け、航行を再開した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大王埼南南西方沖での操業を終え、志摩市御座岬西方沖の漁場に向けて速力を約3～4knで航行していた。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で引き揚げた仕掛けの片付けを終えて操舵室中央の操縦席に腰を掛け、約7～8knに増速し、自動操舵で北西進中、船首方に他の船舶が見えなかったため、主機の状態が気になり、操縦席から降り、操舵室の右舷下方にある機関室への出入口付近からのぞき込んで主機の点検作業を約3～4分行った。</p> <p>B船は、船長Bが、主機の点検を終え、操縦席に腰を掛けて船首方を見たとき、船首から約8mの所にA船の船首を認め、主機を減速し、遠隔操舵装置で左舵一杯に取ったものの、その船首とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、損傷状況を確認した後、A船に接近して自船の進行方向を合図で知らせ、帰港した。</p> <p>船長Bは、鼻を打撲していた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、DINP約1,000tを積載し、喫水が、船首約3.2</p>

	<p>m、船尾約4.4mであった。</p> <p>A船は、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させていた。</p> <p>B船は、操舵室後方に壁がなく、操舵室の床から一段上がった場所に操縦席を備え、遠隔操舵装置を操舵室船首側に掛けて使用し、GPSプロッターを備えていたが、レーダーはなかった。</p> <p>船長Bは、いつも操舵室の右側下方にある機関室へのドアを開けており、本事故時、主機を減速してエンジン音が小さくなったとき、A船からの汽笛を初めて聞いた。</p> <p>船長Bは、船首方には他船がないことを確認したが、右舷方を確認していなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、漁船に約50年間乗船した後、約7～8年前から本船に月10回程度乗船していた。</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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大王埼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、変針して左舷船首方から接近している反航船及びA船を避けていくものと思ひ、B船の動静を監視していたところ、B船が針路を変えることなく、反航船の船首近くを通過して更に接近したことから、汽笛を鳴らして右舵を一杯に取り、主機を減速したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大王埼南南西方沖を北西進中、船長Bが、船尾甲板で仕掛けの片付けを終え、操舵室から船首方を見て、他船はいないものと思ひ、機関室をのぞいて主機の点検作業を行っていたことから、点検を終えて操縦席に腰を掛けたところ、船首方至近にA船を認め、主機を減速して左舵一杯としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、大王埼南南西方沖において、A船が南西進中、B船が北西進中、船長Bが、船尾甲板での仕掛けの片付けを終え、操舵室から船首方を見て、他船はいないものと思ひ、機関室をのぞいて主機の点検作業を行っていたため、点検を終えて操縦席に腰を掛けたところ、船首方至近にA船を認め、主機を減速して左舵一杯としたものの、A船とB船と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>・ 1人で乗り組む船舶において、操縦者が操縦席を離れるときは、周囲の安全を確認した上で停船すること。</li> <li>・ 針路を変えずに接近する船舶を認めた場合、早期に警告信号を行い、衝突を避けるための最善の動作をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



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)
9:40:06	34-10-27.2	136-54-07.0	241	242.2	10.5
9:50:06	34-09-35.8	136-52-14.7	241	239.0	10.8
9:54:57	34-09-10.2	136-51-19.2	241	242.0	10.8
10:00:02	34-08-43.7	136-50-21.3	229	236.5	10.7
10:02:07	34-08-28.8	136-50-01.3	230	228.0	10.8
10:03:07	34-08-21.6	136-49-51.4	229	229.7	10.9
10:04:07	34-08-14.3	136-49-41.5	236	225.4	10.9
10:04:20	34-08-12.9	136-49-39.5	262	233.7	9.9
10:04:40	34-08-12.4	136-49-36.4	297	270.8	7.4
10:05:01	34-08-13.1	136-49-34.1	331	301.9	5.6
10:06:02	34-08-16.9	136-49-32.8	048	011.8	3.3
10:06:59	34-08-18.8	136-49-34.8	112	065.3	2.4

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。