

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015神第10号
事故等種類	衝突
発生日時	平成27年1月23日 15時51分ごろ
発生場所	和歌山県串本町 ^{しほの} 潮岬半島南東方沖 檜野埼灯台から真方位203°5,500m付近 (概位 北緯33°25.54' 東経135°50.30')
事故等調査の経過	平成27年1月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 油送船 ^{ほくゆう} 北祐丸、995トン 137100、株式会社ヨコペン B プレジャーボート ^{テクニカル-IV DASH} TECHNICAL-IV DASH、19トン 280-36942和歌山、株式会社テクニカル
乗組員等に関する情報	A 航海士A、四級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾外板に擦過傷 B 船首部先端に破損
事故等の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか7人が乗り組み、C重油約2,000klを積み、航海士A及び甲板手Aが船橋当直につき、針路を真方位072°に設定し、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により潮岬半島南方沖を航行していた。 航海士Aは、右舷船首方約4海里に北西進中のB船を認め、目視及びレーダーにより見張りを行い、B船と接近する状況となったとき、双眼鏡でB船を見たところ、操舵室が無人であることが分かったので、左舵一杯を取ったものの、平成27年1月23日15時51分ごろ、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）2人を同乗させ、潮岬半島南東方沖において、複数の漁具でトローリングを行いながら、約6knの速力で自動操舵により和歌山県串本町串本港に向け、北西進した。 船長B及び同乗者2人は、船尾甲板においてトローリングの仕掛けを引揚げ中、漁具が絡んだので、その絡みをほどこしていたところ、衝撃を受け、B船とA船とが衝突したことを知った。 A船及びB船は、損傷状況等の確認を行った後、船長Aが海上保安庁に通報し、それぞれ自力航行して串本港へ入港した。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約12m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、約38年の乗船経験を有し、本事故海域の航行経験が豊富であり、過去にプレジャーボートと接近した際、直前に避けることがあったので、本事故時もB船がいずれ避けてくれるものと思った。</p> <p>航海士Aは、汽笛を吹鳴しなかった。</p> <p>船長Bは、串本港に向けて針路を定める際、周囲の状況を確認していなかったため、A船に気付いていなかった。</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、潮岬半島南東方沖を東北東進中、航海士Aが、右舷船首方から接近するB船がいずれA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、B船が至近に迫る状況となったとき、左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、潮岬半島南東方沖を北西進中、船長Bが、船尾甲板で絡んだ漁具をほどくことに注意を向け、前方の見張りを行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、潮岬半島南東方沖において、A船が東北東進中、B船が北西進中、航海士Aが、右舷船首方から接近するB船がいずれA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、船尾甲板で絡んだ漁具をほどくことに注意を向け、前方の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>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"> ・船首方に他船を認めた場合には、衝突のおそれの有無を適切に判断するとともに、十分に余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。 ・相手船の動向が分からない場合は、汽笛を吹鳴するなどして注意喚起すること。 ・トローリングによる魚釣り中、周囲の見張りを怠らないこと。