

## 船舶事故調査報告書

平成28年9月8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28年1月21日 17時50分ごろ
発生場所	三重県四日市港霞ヶ浦南ふ頭東方沖 四日市港東防波堤北灯台から真方位075° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 58.4′ 東経136° 41.9′）
事故の概要	貨物船東吉丸は、北北西進中、また、油送船第三嘉栄丸は、東北東進中、両船が衝突した。 東吉丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、第三嘉栄丸は、右舷船尾部に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年3月3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 貨物船 東吉丸、260トン 133243、個人所有 42.50m×8.40m×2.85m、鋼 ディーゼル機関、514kW、平成6年1月13日 B 油送船 第三嘉栄丸、94トン 129714、株式会社嘉栄商会（以下「B社」という。） 34.95m×7.40m×2.50m、鋼 ディーゼル機関、228kW、昭和61年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 五級海技士（航海） 免状年月日 平成10年6月23日 免状交付年月日 平成25年6月7日 免状有効期間満了日 平成30年6月22日 B 船長B 男性 60歳 六級海技士（航海） 免状年月日 平成18年12月15日 免状交付年月日 平成23年11月9日 免状有効期間満了日 平成28年12月14日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷

	B 右舷船尾部（ブルワーク及び居住区入口）に凹損等
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波向 北西、波高 約0.5m</p> <p>日没時刻：17時10分</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長（以下「機関長A」という。）が乗り組み、石膏約800tを積載し、法定灯火を表示して四日市港第3区の霞ヶ浦北ふ頭に向け、霞ヶ浦南ふ頭南東方沖を自動操舵により真方位約340°の針路とし、約7.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。</p> <p>船長Aは、船橋で、機関長Aと共に操舵装置後方の椅子に腰を掛けて見張りを行っていたところ、レーダー映像で左舷方約1.2MにB船を認めるとともにB船の右舷灯を視認し、A船が保持船の立場であり、B船がいずれ避航するものと思い、B船の動静を観察しながら針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>船長Aは、B船が避航する様子を見せないので衝突の危険を感じ、約6knに減速して手動操舵に切り換え、機関を停止し、B船の動静を監視していた。</p> <p>A船は、B船が接近し続け、B船との距離が約250～300mとなったとき、右舵を取り、機関を全速力後進にかけたものの、平成28年1月21日17時50分ごろ、その左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、停船して機関長Aと共に船体の損傷状況を確認したところ、B船が接近して来たので、互いの損傷状況を確認した後、自力で航行して霞ヶ浦北ふ頭に着岸した。</p> <p>B船は、船長B及び機関長（以下「機関長B」という。）が乗り組み、C重油約100klを積載し、愛知県名古屋港に向け、法定灯火を表示して四日市港を出航した。</p> <p>B船は、四日市港第2航路を航行後、速力約8knで霞ヶ浦南ふ頭東方沖を東北東進中、船長Bが、単独で船橋当直に当たり、右舷方から北方に向けて航行するA船の左舷灯を視認し、その動静から、B船と同じ名古屋港方面に向かう船であり、B船の前方を通過するものと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>船長Bは、予想に反してA船がB船のすぐ近くに接近していることに気づき、衝突の危険を感じた。</p> <p>B船は、船長BがA船をB船の前方を通過させようと機関を一旦半速力前進としたものの、間に合わないので、A船との衝突を回避しようと全速力前進に戻し、左舵一杯としたが、A船と衝突した。</p> <p>B船は、機関長BがB社に本事故の発生を連絡し、B社が海上保安庁に本事故の発生を通報した後、名古屋港鴨ノ浦係船場に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>

<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、満載状態であった。</p> <p>船長Aは、約20年の乗船履歴を有し、本事故発生海域の航行経験が豊富であり、本事故後、もう少し早い時機に後進を用いるべきであったと思った。</p> <p>船長Aは、B船の動静を監視していたものの、警告信号を行うことを思い付かなかった。</p> <p>船長Bは、B船にレーダーが設置されておらず、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、約20年の乗船履歴を有し、約5年のB社の油送船での船長経験を含む約10年の船長経験があり、本事故発生海域の航行経験が豊富であった。</p> <p>機関長Bは、本事故当時、機関の点検のため、衝突直前まで機関室に入っていたので、A船が接近していることを知らなかった。</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 あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、四日市港霞ヶ浦南ふ頭東方沖を北北西進中、船長Aが、左舷方から接近するB船がいずれ避航するものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、衝突を避けるための動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が保持船の立場であったので、B船がいずれ避航するものと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、四日市港霞ヶ浦南ふ頭東方沖を東北東進中、船長Bが、A船がB船の前方を通過するものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船がすぐ近くに接近していることに気付い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>船長Bは、A船が、B船と同じ名古屋方面に向かう船でありB船よりも速い速力で航行しているように見えたことから、A船がB船の前方を通過すると思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、四日市港霞ヶ浦南ふ頭東方沖において、A船が北北西進中、B船が東北東進中、船長Aが、左舷方から接近するB船が避航するものと思い、また、船長Bが、A船がB船の前方を通過するものと思い、共に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><b>参考</b></p>	<p>船長Aは、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保持船側であっても、早めに大きく避航動作を行うと同時に警告信号で避航船に注意を促すこと。</li> </ul> <p>B社は、本事故後に緊急安全会議を開催し、次の安全教育を実施した。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・できる限りダブルワッチを行い、見張りを徹底すること。 （機関長は出港後、船舶が輻輳する海域を離れるまではブリッジで見張りを行うこと。）</li> <li>・危険を感じたら早めの回避動作をとること。</li> <li>・周囲の状況を今まで以上に頻繁に確認する。</li> <li>・見合い関係となる船を発見したら、警笛で（夜間なら発光信号で）相手に知らせること。</li> <li>・海上衝突予防法等の海上交通ルールを守ること。</li> </ul> <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>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

