

船舶事故調査報告書

平成28年8月18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11月30日 03時55分ごろ
発生場所	島根県大田市和江漁港西方沖 <small>おおだ わえ</small> 大岬灯台から真方位270° 14.4海里（M）付近 <small>おおみさき</small> （概位 北緯35° 11.3′ 東経132° 07.5′）
事故の概要	引火性液体物質ばら積船 <small>しんこう</small> 伸興丸は、北東進中、また、漁船第三日章丸は、西進中、両船が衝突した。 伸興丸は、右舷中央部外板の擦過傷等を生じ、また、第三日章丸は、バルバスバウ等に破損を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月3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。
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 引火性液体物質ばら積船 伸興丸、499トン 137189、伸興海運株式会社 66.35m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成15年10月24日 B 漁船 第三日章丸、9.7トン SN2-2930（漁船登録番号）、有限会社日章丸水産 14.93m（Lr）×4.21m×1.35m、FRP ディーゼル機関、502kW、平成13年2月26日 第291-39876号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 64歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年2月3日 免状交付年月日 平成23年1月28日 免状有効期間満了日 平成28年2月2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56年10月21日 免許証交付日 平成24年6月13日 （平成30年2月4日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷中央部外板に擦過傷、右舷中央部ハンドレールに曲損 B バルバスバウ、右舷船首部等に破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長（以下「船長A」という。）及び航海士Aほか3人が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが単独の船橋当直につき、約12.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で和江漁港西方沖を自動操舵により北東進していた。</p> <p>航海士Aは、船橋前面の左舷側窓付近で見張りに当たり、前方を見た際、船舶の灯火が近くに見えなかったため、前路には航行の支障となる船舶がないものと思ひ、航行していたところ、右舷方至近に船舶の作業灯らしき灯火に気付き、とっさに左舵を取った。</p> <p>A船は、平成27年11月30日03時55分ごろ、和江漁港西方沖において、その右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて昇橋し、B船と衝突したことを知り、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示で、島根県浜田市浜田港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、船長Bが単独の船橋当直につき、漁場に向けて和江漁港を出港し、約10knの速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、4Mレンジに設定したレーダーをオフセンターで使用して左舷方約4Mに北東進するA船を認め、B船が保持船の立場なので、いずれA船がB船を避航するものと思ひ、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>船長Bは、漁場までの針路を確認しようと思ひ、GPSプロッターを見ていてふと顔を上げて前路を見たところ、船首至近にA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、A船との衝突を避けようと針路設定ダイヤルを左一杯に操作し、クラッチを中立としたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、航行不能になり、船長Bが、漁業無線で付近の僚船に本事故の発生を連絡し、僚船にえい航されて和江漁港に戻った。</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、レーダー2台を備えており、航海士Aが、本事故当時、1台をスタンバイ状態で電子海図を表示させ、もう1台の電源を切っていた。</p> <p>航海士Aは、視界が良かったので、目視で見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、前路には航行の支障となる船舶がないと思ひ、気が緩んだと本事故後に思った。</p> <p>B船の他の乗組員は、いずれも船室内で就寝していた。</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、和江漁港西方沖を北東進中、航海士Aが、前路には航行の支障となる船舶がないものと思ひ、右舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、和江漁港西方沖を西進中、船長Bが、A船を認めた際、B船が保持船の立場であり、いずれA船がB船を避航するものと思ひ、GPSプロッターを見ていて左舷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船を避けることなく航行を続けていることに気付かず、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、夜間、和江漁港西方沖において、A船が北東進中、B船が西進中、航海士Aが、前路には航行の支障となる船舶がないものと思ひ、右舷方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船を認めた際、B船が保持船の立場であり、いずれA船がB船を避航するものと思ひ、GPSプロッターを見ていて左舷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>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"> ・夜間においては、レーダーを有効に活用するなどして、常時適切な見張りを行うこと。 ・海上衝突予防法における航法を遵守すること。

付図1 事故発生経過概略図

