

船舶事故調査報告書

平成29年3月9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5月8日 12時37分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市 鑑 ^{よろい} 埼東南東方沖 鑑埼灯台から真方位109° 3.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 23.7′ 東経136° 59.6′）
事故の概要	貨物船志誠丸 ^{しせい} は、北北東進中、また、漁船紋盛丸 ^{もんせい} は、北北西進中、両船が衝突した。 紋盛丸は、船長Bが負傷し、左舷船首部外板に破損を生じ、また、志誠丸は、右舷中央部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年8月8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 貨物船 志誠丸、498トン 141051、愛媛船舶株式会社、個人所有 73.45m×11.80m×7.45m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成21年7月23日 B 漁船 紋盛丸、4.99トン ME3-44097（漁船登録番号）、個人所有 11.23m（Lr）×2.45m×0.79m、FRP ディーゼル機関、235.4kW、昭和54年1月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年1月23日 免状交付年月日 平成23年7月15日 免状有効期間満了日 平成29年1月22日 航海士A 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年1月23日 免状交付年月日 平成23年7月15日 免状有効期間満了日 平成29年1月22日 B 船長B 男性 81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50年5月30日 免許証交付日 平成25年11月27日 (平成31年11月20日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、スクラップ約1,030tを積載し、平成28年5月7日17時40分ごろ愛知県三河港田原地区に向けて香川県高松市高松港を出港した。</p> <p>A船は、航海士Aが、8日10時35分ごろ船長Aから当直を引き継いで単独の船橋当直につき、11時50分ごろ三重県志摩市大王埼南東方沖で真方位約017°に変針した後、しばらくして右舷前方4M付近に漂泊している数隻の漁船群を視認し、船橋中央に置かれた椅子に腰を掛けたり、時々立って見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、漁船群を通過したので、前方に他船はいないと思い、鎧埼東南東方沖を北北東進中、12時37分ごろ、立ち上がって前方を見たところ、A船の右舷中央部外板付近に漂泊するB船を認め、A船とB船とが衝突したことを知り、主機を停止して船長Aに衝突の事実を報告した。</p> <p>船長Aは、自室で休憩していたところ、報告を受けて昇橋し、後進をかけて行きあしを止めた後、船舶所有会社に連絡し、海上保安庁からの指示により鳥羽市鳥羽港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、志摩市安乗^{あのり}埼東方沖の漁場で操業を終え、鳥羽市菅島^{すが}漁港に向けて帰途についた。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷後方にA船を認めたものの、伊良湖水道航路に向かう船舶であり、B船の後方を通過していくものと思い、約7ノットの対地速力で、菅島灯台を船首目標とする針路に定めて自動操舵により北北西進した。</p> <p>B船は、船長Bが前部甲板で漁獲物の選別作業を行いながら鎧埼東南東方沖を北北西進中、B船の左舷船首部とA船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、衝突の衝撃で転倒して負傷し、船長Aと連絡先を交換した後、自力で帰港した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、救急車で病院に搬送され、左耳介裂創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	航海士Aは、レーダー1台を6Mレンジとして作動させていたもの

	<p>の、本事故時、天気が良かったので、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、ふだんどおり、レーダー映像を確認したり、船橋内を移動して周囲の見張りを行っていたら、接近するB船に気付いたかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、操舵室で操船に当たり、A船を継続して監視すれば良かったと本事故後に思った。</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、鎧埼東南東方沖を北北東進中、航海士Aが、前方に他船はいないものと思い、右舷方を見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するB船に気付かずに航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、右舷前方に視認した漁船群を通過したことから、前方に他船はいないものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、鎧埼東南東方沖を北北西進中、船長Bが、前部甲板で漁獲物の選別作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船が衝突のおそれのある態勢で接近してくることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷後方にA船を視認した際、A船がB船の船尾方を通過するものと思ったことから、A船の動静を継続して監視せず、前部甲板で漁獲物の選別作業を行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、鎧埼東南東方沖において、A船が北北東進中、B船が北北西進中、航海士Aが、右舷前方に視認した漁船群を通過したので、前方に他船はいないものと思い、右舷方を見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船の船尾方を通過するものと思い、前部甲板で漁獲物の選別作業を行い、見張りを行っていなかったため、両船が衝突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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

