

船舶事故調査報告書

平成30年1月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）
 委 員 田 村 兼 吉
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年1月19日 03時40分ごろ
発生場所	千葉県館山市洲崎 ^{すの} 西方沖 洲崎灯台から真方位265° 10.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 57.6′ 東経139° 32.5′）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{おうれん} 旺祥丸は、北東進中、また、貨物船 ^{しんせい} 新生丸は、南西進中、両船が衝突した。 旺祥丸は、バルバスバウの破口等を生じ、また、新生丸は、左舷船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年1月19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 ケミカルタンカー 旺祥丸、498トン 140096、松田汽船株式会社、マツダマリン株式会社、株式会社不二海運（船舶借入人） 66.35m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成16年9月29日 B 貨物船 新生丸、155トン 135816、有限会社新生丸 49.97m×8.20m×4.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成2年3月15日 免状交付年月日 平成27年2月24日 免状有効期間満了日 平成32年8月24日 航海士A 男性 33歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成21年2月10日 免状交付年月日 平成26年5月13日 免状有効期間満了日 平成31年5月12日 B 船長B 男性 71歳

	<p>四級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 平成3年3月29日</p> <p>免状交付年月日 平成28年1月25日</p> <p>免状有効期間満了日 平成33年3月28日</p> <p>航海士B₁ 男性 38歳</p> <p>四級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 平成10年6月5日</p> <p>免状交付年月日 平成25年12月9日</p> <p>免状有効期間満了日 平成30年6月4日</p> <p>航海士B₂ 男性 27歳</p> <p>六級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 平成27年3月12日</p> <p>免状交付年月日 平成27年3月12日</p> <p>免状有効期間満了日 平成32年3月11日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部に破損、バルバスバウに破口、左舷錨の脱落</p> <p>B 左舷船尾部外板に破口を伴う凹損、船橋楼左舷前部外板に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0～1.5m</p>
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、ターシャリープチルアルコール約804tを積載して京浜港川崎区に向け、平成29年1月18日13時30分ごろ三重県四日市港を出港し、法定灯火を表示して自動操舵で北東進していた。</p> <p>航海士Aは、19日03時26分ごろ前直者から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、船橋中央部の操舵スタンドの後方に立って操船に当たり、約051°（真方位、以下同じ。）の針路及び約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>航海士Aは、当直交代時、横切り船がいる旨引継ぎを受け、3Mレンジのオフセンターで前方が約4M映るように設定したレーダーで左舷前方3.8M付近にB船を認め、双眼鏡でB船のマスト灯及び緑灯を視認し、B船を横切り船であると思った。</p> <p>航海士Aは、レーダーのエコトレイル機能を使ってB船の動静を継続して監視していたところ、B船の船尾がA船の船首方約1Mを左舷方から右舷方に通過する状況であったので、A船はこのまま直進しようと思っていたところ、B船が右転し、A船に向けて接近するのを認めた。</p> <p>A船は、航海士Aが、衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴したが、更にB船が接近するので、手動操舵に切り換えて機関を全速力後進にかけ、右舵一杯を取ったものの、03時40分ごろ船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p>

	<p>A船は、航海士Aが機関を中立にし、衝突に気付いて昇橋した船長Aが、乗組員に船体の損傷状況の確認を指示し、本事故の発生について船舶所有会社等への連絡及び海上保安庁への通報を行い、海上保安庁からの連絡を受け、神奈川県横須賀市横須賀港に入港した。</p> <p>B船は、船長B、航海士B₁及び航海士B₂ほか2人が乗り組み、車両3台及び一般雑貨約50tを積載して東京都大島町元町港に向け、平成29年1月18日23時20分ごろ京浜港東京区を出港し、法定灯火を表示して自動操舵で南西進していた。</p> <p>航海士B₁は、19日02時20分ごろ前直者から船橋当直を引き継ぎ、見張り要員として航海士B₂を船橋の左舷側に配置して船橋当直につき、船橋中央部の操舵スタンドの後方に立って操舵に当たり、約220°の針路及び約11knの速力で航行した。</p> <p>航海士B₁は、右舷前方に‘B船に対して探照灯を照射してくる反航船’（以下「第三船」という。）がいたので、6Mレンジで作動させていたレーダーにより確認したところ、右舷前方4M付近に第三船を、同船の左舷後方にA船をそれぞれ認めた。</p> <p>航海士B₁は、なぜ探照灯を照射されるのか分からず不審に思い、第三船が気になっていたところ、第三船の紅灯を視認し、横切り船なので左舷対左舷で通過しようと思い、右舵約10°を取り、第三船が船首方を通過したので安心していたところ、右舷前方にA船のマスト灯と紅灯を視認した。</p> <p>B船は、航海士B₁が、航海士B₂に指示して汽笛を吹鳴させ、右舵約20°を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、航海士B₁が機関を中立にし、航海士B₂から衝突の事実を聞いて昇橋した船長Bが、乗組員の怪我及び船体の損傷状況の確認を行い、本事故の発生について船舶所有会社等への連絡及び海上保安庁への通報を行い、機関室に浸水して自力で航行することができなくなり、船舶所有会社が手配したタグボートにより館山湾にえい航された。</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>航海士Aは、B船がA船に向けて接近したとき、できる限りの避航動作をとったつもりでいたが、結果的に衝突してしまったものと本事故後に思った。</p> <p>航海士B₁は、第三船が気になっていたため、A船の接近に気付くのが遅れたものと本事故後に思った。</p> <p>航海士B₂は、主に左舷方の見張りを行っていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、洲崎西方沖を北東進中、航海士Aが、A船の船首方を左舷方から右舷方へ通過する状況であったB船が右転し、A船に向けて接近するのを認めた際、衝突を避けるための動作をとる時機を失したことから、汽笛を吹鳴し、機関を全速力後進にかけて右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、洲崎西方沖を南西進中、航海士B₁が、第三船に注意を向け、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、接近するA船に気付くのが遅れ、A船の至近で右舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士B₁は、第三船から探照灯を照射されたことを不審に思ったことから、第三船に注意を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、洲崎西方沖において、A船が北東進中、B船が南西進中、航海士Aが、A船の船首方を左舷方から右舷方へ通過する状況であったB船が右転し、A船に向けて接近するのを認めた際、衝突を避けるための動作をとる時機を失し、また、航海士Bが、第三船に注意を向け、A船に対する見張りを適切に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"> ・注意を向けている対象だけでなく、常時適切な見張りを行うこと。 ・他船を避航する場合は、十分に余裕のある時期に、かつ、大幅に衝突を避けるための動作をとること。 ・自船が保持船の立場であるとき、他船が避航動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに汽笛による警告信号を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

