

船舶事故調査報告書

平成31年1月23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

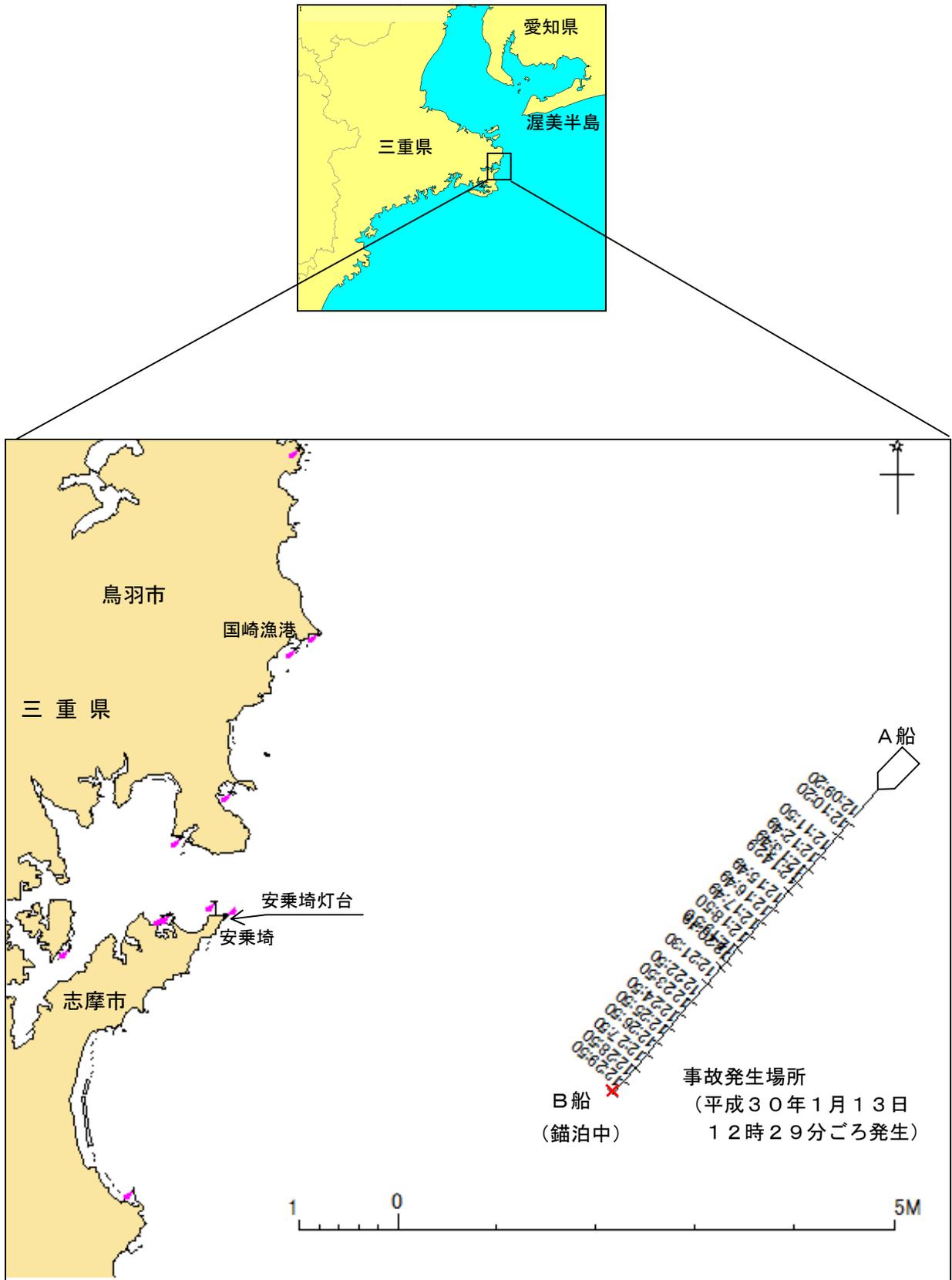
事故種類	衝突
発生日時	平成30年1月13日 12時29分ごろ
発生場所	三重県志摩市安乗埼東南東方沖 安乗埼灯台から真方位115° 4.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.1′ 東経136° 59.2′）
事故の概要	貨物船第七新栄丸は、南西進中、また、遊漁船功成丸は、錨泊中、 両船が衝突した。 功成丸は、釣り客1人が負傷し、右舷船尾部外板の凹損等を生じ、 また、第七新栄丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年1月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜 事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、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 第七新栄丸、499トン 140734、新田海運株式会社、個人所有 74.71m×12.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年1月 B 遊漁船 功成丸、16トン ME2-5721（漁船登録番号）、個人所有 14.95m（Lr）×4.08m×1.70m、FRP ディーゼル機関、536.90kW、平成13年7月26日 第243-34972号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年2月10日 免状交付年月日 平成27年2月6日 免状有効期間満了日 平成32年2月24日 B 船長B 男性 58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63年9月5日 免許証交付日 平成25年7月22日 （平成30年9月4日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人 (釣り客B)
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂を伴う凹損、船尾スパンカに折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、鋼材約1,650tを積載し、平成30年1月11日00時00分ごろ徳島県徳島小松島港に向けて北海道室蘭市室蘭港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが、13日12時00分ごろ前直の航海士から引き継いで単独の船橋当直につき、船橋中央部の舵輪の後方に立って操舵に当たり、渥美半島南方沖を約11ノットの対地速力で自動操舵により南西進した。</p> <p>船長Aは、12時10分ごろ右舷船首方3～4M付近に南進するB船を視認し、B船がA船の船首方を通過していくと思い、前路に航行の支障となる船舶はいなかったため、2月5日から予定されていたドックが気になり、船橋左舷後部の海図台で船尾方を向き、ドックオーダーの作成に取り掛かった。</p> <p>A船は、安乗埼東南東方沖を航行中、船長Aが、時折顔を上げて船首方を確認しながらドックオーダーの作成を行っていたところ、12時29分ごろふと船首方を見たとき、右舷船首至近にB船を認めてA船とB船とが衝突したと思い、手動操舵に切り替えて徐々に減速しながら右舵一杯を取り、主機を後進として行きあしを止め、漂泊した。</p> <p>A船は、船長Aが、海中転落者がいないか確認した後、本事故の発生をVHF無線電話で海上保安庁に通報するとともに船舶所有会社に携帯電話で連絡し、海上保安庁からの指示により三重県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、釣り客Bほか釣り客10人を乗せ、11時50分ごろ鳥羽市国崎漁港を出港し、12時15分ごろ同漁港南東方5.5M付近の釣り場に到着した。</p> <p>B船は、船長Bが、周囲を見渡し、船首から錨を投入した後、黒色の球形形象物を表示して主機を停止し、船首を西に向けた状態で錨泊した。</p> <p>船長Bは、釣り開始のアナウンスを行い、甲板を一回りした後、操舵室に戻り、操縦席に腰を掛けて間もなく、右舷船尾部の釣り客の叫び声を聞き、右舷船尾方を見たところ、至近にA船を視認した。</p> <p>B船は、船長Bが、汽笛を鳴らしても間に合わないと思い、主機を始動して少しでも移動しようとしてエンジンキーを回したものの主機が始動せず、2～3回試みたものの主機を始動できずにいたところ、A船と衝突した。</p> <p>B船は、左舷船首部にいた釣り客Bがブルワークに左肩をぶつけて</p>

	<p>打撲傷を負い、船長Bが、A船の乗組員に本事故の発生を海上保安庁に連絡するよう要請した後、国崎漁港に向けて帰航を開始し、帰航中に118番通報した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ドックオーダーを作成する際、時折顔を上げて船首方を確認していたつもりであったが、考え事をしていて見張りがおろそかになり、前路で錨泊していたB船を見落としたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、錨泊時、周囲を見渡し、北方で釣りをしていた船舶の他に船舶を見掛けなかったため、接近する船舶はいないと思っていた。</p> <p>B船の主機は、クラッチが中立の位置にないと始動できない機構になっており、船長Bは、本事故後にクラッチレバーの位置を見たところ、中立より少し前の位置にあったため、エンジンキーを回す際、慌てていてクラッチレバーに手が触れ、クラッチレバーが少し前に動き、始動できなかったと本事故後に思った。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、安乗埼東南東方沖を南西進中、船長Aが、右舷船首方を南進するB船がA船の船首方を通過して前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、船橋左舷後部の海図台で船尾方を向き、ドックオーダーを作成することに注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊しているB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、安乗埼東南東方沖で錨泊中、船長Bが、接近する船舶はいないと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船尾方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船を避航しようとして主機の始動を試みたものの始動できず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、安乗埼東南東方沖において、A船が、南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、右舷船首方を南進するB船がA船の船首方を通過して前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、船橋左舷後部の海図台で船尾方を向き、ドックオーダーを作成することに注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、前路で錨泊しているB船に気付かずに航行し、また、船長Bが、接近する船舶はいないと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、右舷船尾方から接近するA船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、周囲に船舶を視認した際は、動向を継続して監視し、常

	<p>時適切な見張りを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 錨泊中であっても周囲の見張りを適切に行い、接近する船舶に対しては、早期に、汽笛等有効な音響による信号を行って注意喚起し、衝突を回避すること。
--	---

付図1 航行経路図



付表 1 A船のAIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
12:09:20	34-22-51.8	137-02-07.4	220.8	220	11.1
12:10:20	34-22-43.7	137-01-58.8	222.2	220	11.1
12:11:50	34-22-31.4	137-01-45.8	221.9	220	10.9
12:12:49	34-22-23.3	137-01-37.3	218.0	221	10.8
12:13:49	34-22-15.2	137-01-28.5	221.9	221	10.9
12:14:29	34-22-09.8	137-01-22.8	219.1	220	11.1
12:15:49	34-21-58.9	137-01-11.3	218.7	219	10.7
12:16:49	34-21-50.7	137-01-02.8	223.4	222	10.7
12:17:49	34-21-42.7	137-00-54.2	220.7	221	10.8
12:18:50	34-21-34.8	137-00-45.5	221.9	220	10.6
12:19:50	34-21-26.8	137-00-37.0	223.5	222	10.7
12:20:19	34-21-23.1	137-00-32.7	222.1	221	10.6
12:21:30	34-21-13.4	137-00-23.1	218.7	219	10.8
12:22:50	34-21-02.5	137-00-12.1	217.9	217	10.7
12:23:50	34-20-54.4	137-00-03.7	220.3	220	10.5
12:24:50	34-20-46.3	136-59-55.5	218.7	217	10.5
12:25:50	34-20-38.1	136-59-47.2	221.5	218	10.8
12:26:50	34-20-30.0	136-59-38.8	221.5	219	10.6
12:27:50	34-20-21.8	136-59-30.6	220.6	219	10.6
12:28:50	34-20-13.8	136-59-22.3	220.7	219	10.6
12:29:50	34-20-06.2	136-59-14.4	220.9	220	8.9

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。