

船舶事故調査報告書

平成31年3月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年6月24日 07時10分ごろ
発生場所	三重県志摩市麦崎南方沖 麦崎灯台から真方位174° 5.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 09.7′ 東経136° 51.5′）
事故の概要	貨物船黄隆丸は、北東進中、また、漁船加藤丸は、操業しながら南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年6月26日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 黄隆丸、5,195トン 132168、梅若海運株式会社 B 漁船 加藤丸、6.6トン ME2-5696（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A ₁ 、一級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：うねり 波向南東、波高約2.5m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士A₁ほか8人が乗り組み、航海士A₁が操船指揮をとり、別の航海士（以下「航海士A₂」という。）を手動操舵につけ、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で愛知県名古屋港に向けて麦崎南方沖を北東進していた。</p> <p>航海士A₁は、双眼鏡で左舷船首方約1.5MIに船体が波間に見え隠れする南西進中のB船を認めた後、B船が右転したので、左舷を対して安全に通過できる状態であると思った。</p> <p>A船は、航海士A₁が、目視及びレーダーでB船の動向の監視を続けていたところ、近距離でB船が左転して自船の前路に向けて南進し始めたのを認め、その後、B船の方位に変化がない状態で接近し、衝突の危険を感じたので、航海士A₂に右舵20°を指示して右転したものの、B船と衝突した。</p> <p>航海士A₁は、操業中のB船の動きが予測できなかったため、その方位変化を見てから衝突回避動作を行おうと思っていたが、近距離でB船が左転した時点で衝突回避動作を取っていれば良かったと本事故</p>

	<p>後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、麦埼南方沖において、かつお引き縄漁を行いながら自動操舵により約6knの速力で操業していた。</p> <p>B船は、南進中、船長Bが、漁具に海藻等が掛かったので、その海藻等を外す作業を行い、ふと船首方を見たところ、A船を認め、機関を全速力後進としたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故当時、右転したのちに左転したことについて、覚えていなかった。</p>
分析	<p>A船は、北東進中、航海士A₁が、操業中のB船が自船の前路に向けて接近する状況下、その方位変化を見てから衝突回避動作を行おうと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、操業しながら南進中、船長Bが、漁具に掛かった海藻等を外すことに意識を向け、周囲の見張りを適切に行わずに南進を続けたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、麦埼南方沖において、A船が北東進中、B船が操業しながら南進中、航海士A₁が針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが周囲の見張りを適切に行わずに南進を続けたため、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"> ・ 操業する漁船等と接近する場合、早期に衝突を回避する動作を取ること。 ・ 操業中であっても常時適切な見張りを行い、余裕のある時機に他船を避けるなどの措置を採ること。