

船舶事故調査報告書

平成22年10月14日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年6月19日 22時05分ごろ
発生場所	大分県津久見市 ^{くすやはな} 楠屋鼻沖 ^{くすやさき} 楠屋埼灯台から真方位060° 1.5海里 (M) 付近 (概位 北緯33° 08.2′ 東経131° 56.3′)
事故調査の経過	平成22年6月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 ひろしま、4,674トン 141078、オーライン株式会社 118.79m (Lr) × 21.00m × 11.00m、鋼 ディーゼル機関、3,309kW、平成21年5月 B 貨物船 ^{ぶんしょう} 第十文章丸、497トン 134204、やまは工業株式会社 64.18m (Lr) × 13.20m × 7.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成10年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成16年6月25日 免状交付年月日 平成20年7月2日 免状有効期間満了日 平成26年6月24日 B 船長B 男性 39歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年11月28日 免状交付年月日 平成21年9月2日 免状有効期間満了日 平成22年11月16日 機関員B 男性 59歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和47年10月6日 免状交付年月日 平成22年4月15日 免状有効期間満了日 平成27年5月19日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部から船尾部にかけて亀裂及び凹損 B 船首部に凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか9人が乗り組み、船長Aが、甲板手とともに船橋当

	<p>直にあたり、約199°（真方位、以下同じ。）の針路及び約13.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により楠屋鼻北東方沖を航行中、平成22年6月19日21時55分ごろ、右舷船首方約3Mのところに、目視によりB船の白灯及び緑灯を認めた。</p> <p>船長Aは、22時00分ごろ、B船の白灯及び緑灯に加え、紅灯を認めたので、左舵約20°をとり、衝突直前に舵中央、続いて減速したが、22時05分ごろ、楠屋埼灯台から060°1.5M付近において、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び機関員Bほか3人が乗り組み、機関員Bが、単独の船橋当直にあたり、21時55分ごろ、約020～025°の針路及び約11.2knの速力で、自動操舵により楠屋鼻南東方沖を航行中、正船首方約3Mのところに、レーダーによりA船を認めた。</p> <p>機関員Bは、A船と左舷を対して航過できるものと考えていたが、21時59分ごろ、A船を真正面に認めたので、右転を開始し、衝突直前に手動操舵に切り替え、右舵一杯、続いて機関を停止としたが、A船と衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：波 なし</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>事故当時、事故発生場所付近には、A船の右舷前方を南進する船舶が存在したが、A船が右転することに支障となる船舶や障害物はなかった。</p> <p>船長Aは、B船が右転を開始する前は、B船がA船とほぼ平行な針路で反航してくるものと判断して航行していたため、A船が左転すれば、B船を避けられるものと考えていた。</p> <p>機関員Bは、海技士（航海）の海技免状を受有していなかったが、船橋当直を約30年行い、事故発生場所付近の航行回数は年に数十回であった。しかしながら、機関員Bは、有効な資格を受有せずに単独の当直に当たっており、船員法に定める航海当直基準に違反していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>A船は、楠屋鼻沖を南南西進中、船長Aが、船首方にB船の白灯及び両方の舷灯を認めた際、A船が左転すれば、B船を避けられるものと思込み、左転したものと考えられる。</p> <p>B船は、楠屋鼻沖を北北東進中、機関員Bが、正船首方に認めたA船を避けるため、右転したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船を避けるために左転したが、事故当時、事故発生場所付近には、右転することに支障となる船舶や障害物はなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、楠屋鼻沖を南南西進中、船長Aが、船首方にB船の白灯及び両方の舷灯を認めた際、A船が左転すれば、B船を避けられるものと思込み、左転したものと考えられる。</p> <p>B船は、楠屋鼻沖を北北東進中、機関員Bが、正船首方に認めたA船を避けるため、右転したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船を避けるために左転したが、事故当時、事故発生場所付近には、右転することに支障となる船舶や障害物はなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、楠屋鼻沖を南南西進中、船長Aが、船首方にB船の白灯及び両方の舷灯を認めた際、A船が左転すれば、B船を避けられるものと思込み、左転したものと考えられる。</p> <p>B船は、楠屋鼻沖を北北東進中、機関員Bが、正船首方に認めたA船を避けるため、右転したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船を避けるために左転したが、事故当時、事故発生場所付近には、右転することに支障となる船舶や障害物はなかったものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、楠屋鼻沖において、A船が南南西進中、B船が北北東進中、B船が正船首方のA船を避けようとして右転した際、A船が左転したため、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>								