

船舶事故調査報告書

平成23年7月7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 石川 敏行

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年2月21日 10時45分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町立目埼南西方沖 立目埼灯台から真方位216° 2,000m付近 (概位 北緯31° 03.4' 東経130° 38.6')
事故調査の経過	平成23年2月25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 砂利採取運搬船 第二誠光丸、499トン 136436、有限会社大道海運 64.45m (Lr) × 13.30m × 7.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成12年9月 B 漁船 とみみ丸、4.30トン KG3-27206（漁船登録番号）、個人所有 9.10m (Lr) × 2.40m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和57年6月27日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月18日 免状交付年月日 平成22年9月27日 免状有効期間満了日 平成27年10月31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51年4月30日 免許証交付日 平成22年10月13日 (平成28年6月26日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 左舷船首部に破口（廃船処分）
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、鹿児島県指宿市沖で砂利約870m ³ を積載し、立目埼西方沖を針路約190°（真方位、以下同じ。）及び速力約10ノット（kn）で手動操舵により航行した。 単独で船橋当直中の船長Aは、衝突の約5分前、前方にB船を認め、

	<p>A船の右舷側を追い越したカーフェリーがB船と右舷を対して通過したので、同カーフェリーの後方を続航すれば、B船と右舷を対して通過できるものと思い、約10°左転して針路約180°として航行した。</p> <p>船長Aは、船倉内で作業中の乗組員を見ていたところ、B船と接近したことに気付いて汽笛で注意喚起信号を行ったが、B船と間近に接近したので衝突の危険を感じ、右舵一杯をとり機関を中立にしたが、平成23年2月21日10時45分ごろ、立目崎南西方沖において、A船左舷船首部とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、漁場を移動するため、立目崎南西方沖を針路約000°及び速力約7knで自動操舵により航行中、船長Bが、レーダーで前方約2.0海里(M)にA船を探知し、その後も約1.5M、約0.5Mに接近したA船の映像を確認した。</p> <p>船長Bは、約0.5Mに接近したA船を視認し、B船が針路を保持して航行すれば、A船と左舷を対して通過するものと思い、操舵室の外に出て同室の右横に立ち、右舷前方の漁場付近に漁船がいるかどうかを見ていたところ、間近に接近したA船に気付き、操舵室の窓から手を入れ、機関を中立として右舵一杯としたが、両船が衝突した。</p> <p>A船は、海上保安部に連絡し、船首外板に破口を生じたB船の船首をクレーンで吊り上げ、B船をえい航して指宿市山川漁港に向かい、その後、B船は、自力航行して指宿港に入港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約7～8m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1～1.5m</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーを使用していなかった。</p> <p>A船を追い越したカーフェリーの速力は、約19knであった。</p> <p>B船は、修理予定であったが、修理期間が長くなるということで廃船処分とされた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、立目崎南西方沖を南進中、船長Aが、A船を追い越したカーフェリーに続航すれば、B船と右舷を対して通過できるものと思い込み、船倉内で作業中の乗組員に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していること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、立目崎南西方沖を北進中、船長Bが、B船が針路を保持して航行すれば、A船がB船と左舷を対して通過するものと思い込み、右舷前方の漁場を見ていて適切な見張りを行っていなかったことから、A船と接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>

原因	本事故は、立目崎南西方沖において、A船が南進中、B船が北進中、両船が適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 常時適切な見張りをを行い、他船の動静確認を的確に行うこと。