

船舶事故調査報告書

平成24年11月15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 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年2月28日 22時45分ごろ
発生場所	大分県杵築市臼石鼻南西方沖 臼石鼻灯台から真方位213° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 22.9′ 東経131° 41.0′）
事故調査の経過	平成24年6月4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 第二オーナミ、199トン 135567、株式会社オーナミ 59.22m×9.40m×5.55m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年1月11日 B 貨物船 千代丸、199トン 133405、有限会社幸宝海運 53.51m（Lr）×9.20m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年2月
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63年3月31日 免状交付年月日 平成20年1月8日 免状有効期間満了日 平成25年4月12日 B 船長B 男性 69歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年4月30日 免状交付年月日 平成21年2月9日 免状有効期間満了日 平成26年4月21日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に凹損 B 右舷船首部外板に凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船の船首約1.7m船尾約2.8mの喫水で大分県大分市大分港での荷役待機のため、平成24年2月28日01時30分ごろ、臼石鼻南西方沖において右舷錨を投

	<p>下して錨鎖3節（75m）を伸出し、機関を停止して錨泊した。</p> <p>船長Aは、20時00分ごろから単独で守錨当直に就き、船首部及び船尾部に白色全周灯各1個を、船尾船橋付近に作業灯をそれぞれ点灯し、約10m/sの北東風及び波高約0.5～1.0mの波がある状況下、目視及び0.25Mレンジとしたレーダーにより周囲の見張りを行って錨泊を続けた。</p> <p>船長Aは、22時15分ごろ船首が北東方に向いていたとき、南西方0.5M付近にB船の灯火を視認した。</p> <p>船長Aは、22時30分ごろ風勢が増して波高が高くなり、船体動揺が激しくなったので、錨鎖を伸ばそうか、機関を始動しようかと考えていたところ、22時35分ごろ、A船が走錨してB船に向かって圧流されていることに気付き、衝突直前に機関がかかったが何もできず、22時45分ごろ臼石鼻灯台から真方位213° 1.8M付近において、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、スクラップ約650tを積載し、船首約2.7m船尾約3.6mの喫水で大分港での荷役待機のため、16時00分ごろ、臼石鼻南西方沖において右舷錨を投下して錨鎖5節（125m）を伸出し、機関を停止して錨泊した。</p> <p>船長Bは、錨泊を開始したとき、目視及び3Mレンジとしたレーダーにより北東方0.5M付近にA船の灯火及びレーダー映像を認めた。</p> <p>船長Bは、20時00分ごろから単独で守錨当直に就き、船首部及び船尾部に白色全周灯各1個を、船尾船橋付近に作業灯をそれぞれ点灯し、船首が北東方を向いた状態で錨泊中、22時00分ごろ目視及びレーダーにより周囲の錨泊船との位置関係に変化がないことを確認後、約10m/sの北東風及び波高約0.5～1.0mの波がある状況であったが、錨鎖5節を伸出しているため走錨することはないものと思い、降橋して自室において書類の整理作業を行った。</p> <p>船長Bは、書類の整理作業中、船体に衝撃を感じ、急いで昇橋したところ、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>A船及びB船は、共に船舶所有者等に連絡したのち、両船共に自力で大分港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 7、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0～1.5m、潮流 不詳、潮汐 高潮時</p> <p>大分県北部地域には、本事故当時、強風及び波浪注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>投錨場所の水深は、A船が約12～13mで、B船が約14～15mであり、底質は共に泥であった。</p> <p>船長Aは、ふだん、台風などの荒天時以外は錨鎖を3節だけ伸出することにしていた。</p>

	<p>船長Bは、本事故当時、走錨の予防として錨鎖を多めに伸出していた。</p> <p>船長A及び船長Bは、共にテレビの天気予報を見て特に注意する内容ではないものと思った。また、両人は、本事故当時、共に大分県北部地域において強風及び波浪注意報が発表されていたことを知らなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A あり、B なし A あり、B なし</p> <p>A船及びB船は臼石鼻南西方沖で共に単錨泊中、A船が、走錨したことから、風下のB船に向かって圧流され、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、約10m/sの北東風及び波高約0.5～1.0mの波がある状況下、錨鎖5節を伸出していたので走錨することはないものと思い、自室において書類の整理作業を行っており、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船及びB船が臼石鼻南西方沖において共に単錨泊中、A船が、走錨したため、風下のB船に向かって圧流され、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>
<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"> ・錨泊する場合には、詳細な気象情報を入手した上、錨地の底質等を考慮し、適切な把駐力が得られるよう、錨鎖の伸出量や錨の数などを決定すること。 ・錨泊中であっても、常時、適切な見張りを行い、接近する船舶があれば、汽笛やVHFを使用して注意を喚起すること。