

船舶事故調査報告書

平成24年1月12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 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年11月30日（火） 11時45分ごろ
発生場所	大阪府岬町多奈川小島沖 和歌山市所在の地ノ島灯台から真方位038° 3,945m付近 (概位 北緯34°19.6′ 東経135°05.1′)
事故調査の経過	平成23年1月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第三 ^{だいこく} 黒丸、447トン 140611、有限会社田中海運 住友金属物流株式会社（運航者） 67.42m×13.00m×6.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成19年7月31日 B モーターボート ^{かいゆう} 海遊、2.92トン 250-8641大阪、個人所有 9.22m (Lr) × 2.23m × 0.65m、FRP ガソリン機関、25.74kW、昭和55年10月
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成6年4月11日 免状交付年月日 平成20年10月21日 免状有効期間満了日 平成26年4月10日 B 船長B 男性 50歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年7月13日 免許証交付日 平成22年4月13日 (平成27年7月12日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 全損
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、阪神港尼崎西宮芦屋区を出港し、航海士Aが出港操船を終えた船長Aから単独の船橋当直を引き継ぎ、11.0ノットの対地速力で自動操舵により南西進した。 航海士Aは、右舷前方約1,300mで前路を左方に通過するプレジャー

	<p>ボートの動向に注意を向けていたところ、同プレジャーボートが無事通過したことから、前路には他船はいないと思い、航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、平成23年11月30日11時45分ごろ、「ドーン」という音を聞き、操舵室から周囲を見渡したが、何もなかったので、そのまま続航した。</p> <p>船長及び他の乗組員は、衝撃を感じて昇橋し、船首部で押されているB船を認め、機関を停止してB船の状態を確認したところ、B船船長が見当たらず、Uターンして捜索に当たるとともに海上保安庁へ連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りのために多奈川小島沖で機関を中立にし、船首を北東に向けて漂泊していた。</p> <p>船長Bは、周囲に他船を見掛けなかったため、右舷船尾で太刀魚釣りの仕掛けを準備していたところ、至近に迫ったA船に気づき、大声を出して両手を振ったものの、A船の船首部がB船の左舷中央部に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突直後に海中へ飛び込み、付近を航行中のタンカーに発見され、連絡を受けた海上保安庁により救助された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、前部甲板にあるマストとクレーンにより死角を生じており、船橋当直者は、操舵室内を左右に移動することで船首方の死角を補う必要があったが、航海士Aは操舵輪の前に立って余り左右に移動していなかった。</p> <p>A船は、オフセンターで2海里レンジに設定したレーダーを使用中であった。</p> <p>船長Bは、自動膨張式の救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="523 1182 815 1227">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1182 1449 1227">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="523 1227 815 1272">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1227 1449 1272">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="523 1272 815 1317">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1272 1449 1317">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="523 1317 815 1762">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1317 1449 1762"> <p>A船は、多奈川小島沖を南西進中、航海士Aが、衝突直前にA船の前路を左方に通過したプレジャーボートの動向に注意を向け、前路に他船がないと思い込み、船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、多奈川小島沖で漂泊中、船長Bが、釣りの仕掛けの準備を行い、見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突し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、多奈川小島沖を南西進中、航海士Aが、衝突直前にA船の前路を左方に通過したプレジャーボートの動向に注意を向け、前路に他船がないと思い込み、船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、多奈川小島沖で漂泊中、船長Bが、釣りの仕掛けの準備を行い、見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突し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、多奈川小島沖を南西進中、航海士Aが、衝突直前にA船の前路を左方に通過したプレジャーボートの動向に注意を向け、前路に他船がないと思い込み、船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、多奈川小島沖で漂泊中、船長Bが、釣りの仕掛けの準備を行い、見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、多奈川小島沖において、A船が南西進中、B船が漂泊中、航海士Aが船首死角を補う適切な見張りを行わずにB船へ向けて航行し、また、船長Bが、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。</p>								
<p>参考</p>	<p>本事故後、A船運航者は、多奈川小島沖と和歌山下津港との間は、船橋当直を二人体制で行うことにした。</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</p>								

	<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none">・レーダーを有効に活用するなどの死角を補う適切な見張りを行うこと。
--	---