

## 船舶事故調査報告書

平成24年2月16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23年7月3日 05時40分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市釜島 <sup>かま</sup> 東方沖 倉敷市所在の久須見鼻灯標から真方位104°3,450m付近 （概位 北緯34°25.2′ 東経133°51.4′）
事故調査の経過	平成23年7月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 液化ガスばら積船 <sup>りょうえい</sup> 菱英丸、999トン 134936、熊澤海運株式会社 71.45m×12.00m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、1,912kW、平成6年9月17日 B 漁船 <sup>たかえい</sup> 孝栄丸、19トン KA2-1724（漁船登録番号）、個人所有 17.90m（Lr）×6.00m×1.20m、軽合金 ディーゼル機関、842kW（漁船法馬力数）、平成10年11月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 44歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年12月3日 免状交付年月日 平成20年11月18日 免状有効期間満了日 平成25年12月2日 航海士A 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月11日 免状交付年月日 平成19年2月26日 免状有効期間満了日 平成24年8月10日 B 船長B 男性 43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62年10月5日 免許証交付日 平成22年10月28日 （平成27年11月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首に破口及び擦過傷 B 右舷船首の錨巻揚げローラーが破損
事故の経過	A船は、船長Aほか8人が乗り組み、イソプレン約800tを積載し、

	<p>時間調整のため、釜島東方沖において錨泊していたが、航海士Aが、平成23年7月3日04時ごろ、守錨当直に就いたものの、05時10分ごろ朝食のために食堂に行き、レーダーを作動させたまま船橋を無人とした。</p> <p>船長Aは、自室で休息中、ふと窓の外を見たところ右舷船首方30m付近に接近してくるB船を見たが、どうすることもできず、B船の右舷船首部とA船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員1人が乗り組み、大槌島（北半分が岡山県、南半分が香川県に属する。）南西方でこませ網漁を終え、倉敷市下津井漁港の市場に魚を卸すため、レーダーを作動させて手動操舵により、針路を久須美鼻灯標に向け、約5ノット（kn）の対地速力で北西進した。</p> <p>船長Bは、漁場を発航したときから、甲板員と共に船首甲板上でかがんで魚の選別作業を行いながら航行していたが、時々、立ち上がって前方の見張りを行い、釜島東方に数隻の錨泊船がいることに気付き、約1,000m前方に錨泊中のA船を視認したが、同じ針路でもA船の右舷側を通過できるものと思い、魚の選別作業を続けた。</p> <p>船長Bは、B船の機関音が変化したことに気付き、立ち上がって前方を見て目前に迫ったA船に気付いたが、どうすることもできず、05時40分ごろB船とA船とが衝突した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視程 約4海里</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 約0.3knの東流</p>	
その他の事項	<p>B船は、2軸であり、直進性は良かった。</p> <p>航海当直基準で定める停泊中の当直基準によれば、停泊当直中には、液化ガスをばら積運送している船舶の船長は、適切な当直を維持することとなっている。</p>	
分析	<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>不明</p> <p>A船は、釜島東方沖において錨泊中、守錨当直の航海士Aが、降橋して見張りを行っていなかったことから、B船の接近に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、釜島沖を西進中、船長Bが、船首甲板上で魚の選別作業をしていたが、前方で錨泊中のA船に気付いた際、同じ針路で航行してもA船の右舷側を通過できるものと思い込み、魚の選別作業を続け、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のA船に向けて航行していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、釜島東方沖において、A船が錨泊中、B船が西進中、守錨当直の航海士Aが、降橋して見張りを行っておらず、また、船長B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。</p>	
参考	<p>船長Bは、事故防止策として、航行中は魚の選別作業を行うことをやめて見張りを行うようにした。</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る。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 守錨当直中は、船橋を離れないこと。</li></ul>
--	---