

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9月2日 16時30分ごろ |
| 発生場所 | 広島県尾道市高根島西南西方沖 広島県竹原市所在の大久野島灯台から真方位095° 2.2海里付近 (概位 北緯34° 18.0′ 東経133° 02.3′) |
| 事故調査の経過 | 平成23年9月5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 炭酸カルシウム兼石炭灰運搬船 松 洋丸、749トン 140210、株式会社電発コール・テックアンドマリーン 新和内航海運株式会社 69.19m×11.50m×4.65m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成17年7月25日 B 押船 新星丸、150トン 137239、月星海運株式会社（B社） 17.51m×12.12m×6.34m、鋼 ディーゼル機関、1,838kW、平成15年9月12日 C バージ 新星1号、約2,816トン（載貨重量） なし、B社 78.30m×13.00m×6.30m、鋼 機関なし、2003年（建造年） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年12月14日 免状交付年月日 平成21年6月24日 免状有効期間満了日 平成26年12月13日 B 船長B 男性 54歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年5月11日 免状交付年月日 平成19年10月10日 免状有効期間満了日 平成25年8月19日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 船首部に破口を伴う凹損 B なし C 左舷側後部に破口を伴う凹損 |

| | | |
|---------------|--|--|
| <p>事故の経過</p> | <p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、炭酸カルシウム約1,006tを積載し、台風避泊の目的で高根島西南西方沖において、右舷錨の錨鎖を約7節、左舷錨の錨鎖を約5節半伸出して双錨泊とした。</p> <p>船長Aは、平成23年9月2日16時25分ごろ食事をとろうと思って降橋した。</p> <p>A船は、操舵室が無人の状態で船首を東に向けて錨泊中、船長Aが、16時30分ごろ衝突の音と衝撃を感じてすぐに昇橋した。</p> <p>船長Aは、A船の船首部とC船の左舷側後部とが衝突したことを知り、B船とVHF無線電話で交信し、16時35分ごろ海上保安庁に本事故の通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、C船の船尾凹部に船首部を嵌合させて全長約78mの押船列（以下「B船押船列」という。）を構成して鋼材約2,997tを積載したC船を押航し、台風避泊の目的で錨泊していた。</p> <p>船長Bは、B船押船列がローリングに弱いため、荷崩れを心配して転錨することとし、16時15分ごろ、自らが操舵スタンドの後方で操船し、機関長Bを操舵室左舷側の機関レバーの操作に当たらせ、機関を微速力、約6ノット(kn)の対地速力として手動操舵で移動を開始した。</p> <p>船長Bは、前方の錨泊予定場所に注意を向けながら操船に当たっていた。</p> <p>抜錨作業を終えて昇橋した次席一等航海士Bは、16時25分ごろ、B船が、風潮流の影響で左舷方のA船に接近していることを知ったが、そのことについては船長Bも分かっているだろうと思い、船長Bに報告せず、その後、左舷船首方約100mのところ接近したA船を視認し、危険を感じたので船長Bに報告した。</p> <p>船長Bは、至近に迫ったA船を認め、右舵一杯をとり、機関長Bに機関を半速力とするよう指示し、A船と衝突する直前に左舵一杯として衝突を避けようとしたが、同じ針路及び速力でA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、次席一等航海士Bに指示してVHF無線電話でA船と交信し、安全な場所に錨泊した後、17時30分ごろ、海上保安庁に本事故の通報を行い、会社に本事故の報告を行った。</p> | |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約15m/s、視界 良好 竹原市、尾道市等に、雷、強風、波浪、高潮の各注意報が発表中。 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期（約1.7～2.0knの南西流）</p> | |
| <p>その他の事項</p> | <p>B社は、運航者と共に月に1回以上訪船し、安全運航に関する資料の配布、教育及び指導を行い、年に1回の入渠時には、乗組員を集めて会議を開催していたが、BRM研修を実施したことはなかった。</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>あり なし あり A船は、高根島西南西方沖で錨泊中、船長Aが、守錨当直を実施していなかったことから、B船押船列がA船に向かって航行していることに気付かなかったものと考えられる。 B船押船列は、高根島西南西方沖で北北西進</p> |

| | | |
|----|--|--|
| | | <p>中、船長Bが、錨泊予定場所のことに注意を向け、見張りを行っていなかったことから、右舷方から風潮流の影響を受けて左舷船首方のA船に向けて圧流されていることに気付かず、A船に向けて航行し、A船の船首部とB船押船列のC船の左舷側後部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>次席一等航海士Bが、風潮流の影響で左舷船首方のA船に接近していることを知った際、そのことについては船長Bも分かっているだろうと思込み、船長Bに報告しなかったものと考えられる。</p> |
| 原因 | | <p>本事故は、高根島西南西方沖において、A船が錨泊中、B船押船列が北北西進中、船長Aが、守錨当直を実施せず、また、船長Bが、錨泊予定場所のことに注意を向け、見張りを行っていなかったため、A船とC船と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>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"> ・操舵室内では、あらゆる機器を活用した上、役割分担を明確にし、意思の疎通を図って操船すること。 |