

船舶事故調査報告書

平成24年3月8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10月29日 08時37分ごろ
発生場所	福岡県宗像市鐘崎漁港北方沖 鐘崎港西防波堤灯台から真方位346° 4.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 57.0′ 東経130° 30.4′）
事故調査の経過	平成23年11月1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 セメント運搬船 第二 ^{へいあん} 平安丸、697トン 128737、平安海運株式会社（A社） 69.98m×11.50m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、昭和63年10月5日 B 漁船 第六 ^{やはた} 八幡丸、6.6トン FO2-6139（漁船登録番号）、個人所有 11.97m（Lr）×3.15m×1.01m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和63年4月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年12月3日 免状交付年月日 平成20年11月5日 免状有効期間満了日 平成26年8月17日 B 船長B 男性 45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 平成3年6月13日 免許証交付日 平成23年4月19日 （平成28年6月12日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長Bが右手に裂傷）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷船首部外板に破口、錨索が切断及び錨を紛失
事故の経過	A 船は、船長Aほか5人が乗り組み、空船で福岡県 ^{かんだ} 苅田町苅田港を出港して長崎県松浦市松浦港に向かい、平成23年10月29日08時00分ごろ船長Aが単独で船橋当直に就き、福岡県北九州市妙見埼北方の響灘を自動操舵により西進した。 A 船は、‘船首部に設置されたセメント荷役用のバケットエレベーターに

	<p>より、船首方約1,000mまでを見通すことができない死角’（以下「船首死角」という。）が生じていたので、船長Aが、操舵室内を左右に移動しながら見張りをを行い、時々、4Mレンジとしたレーダーで見張りをしながら航行した。</p> <p>船長Aは、08時20分ごろ鐘崎漁港の北東方3.5M付近にある^{はっ}波津白瀬灯浮標の北方を通過し、針路約264°（真方位、以下同じ。）及び約11.3～11.4ノットの対地速力で航行中、08時25分ごろ、雨が激しく降り出して視程が約0.3Mとなったので、機関室で当直中の一等機関士に対して操舵室で見張りに就くように指示した。また、船長Aは、操舵室の左舷端にあるレーダーの画面に雨の反射による映像によって船舶の映像が識別しづらくなったので、雨からの反射抑制調整（FTC調整）を行ったが、前方に船舶の映像を認めなかった。</p> <p>船長Aは、08時35分ごろ、雨が小降りになって視界が回復したとき、操舵室内を左右に移動し、船首左右約5°方向にそれぞれ漁船1隻を視認したが、B船を視認することができなかった。</p> <p>船長Aは、船首方には2隻の漁船しかいないと思い、操舵装置の左後方に立って2隻の漁船の動静を目視により確認しながら同じ針路及び速力で航行中、08時37分ごろ、軽い衝撃を感じたので機関を中立としたとき、A船の左舷側を通過するB船が見えたので、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>一等機関士は、雨が降っていたので、機関室上部の天窓2か所を閉じたのちに操舵室に向かい、衝突直前に見張りに就いた。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、鐘崎漁港を出港して同漁港北方の漁場に向かい、06時30分ごろ、鐘崎港西防波堤灯台から346°4.2M付近の水深約56mのところまで左舷船首から重量約70kgの錨を入れて錨索を約70～80m出し、黒色球形形象物を掲げて錨泊した。</p> <p>船長Bは、船首が東南東方に向いたB船の左舷船首部に座り、甲板員Bが右舷船首部に座ってそれぞれ手釣りを行っていたところ、08時を過ぎた頃から雨が降り始めたので雨衣を着用した。</p> <p>船長Bは、帽子の上から雨衣のフードをかぶっていたことから、周囲が見えづらくなった状態で釣りを続けていたとき、波を切る音を聞いて船首方から接近するA船に気付き、機関を始動して全速力後進としたが、08時37分ごろ、B船が少し後方に下がったとき、B船の左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、A社及び海上保安庁に通報したのち、事故発生場所付近で錨泊した。</p> <p>B船は、海上保安庁に118番通報し、僚船に無線で衝突した旨を連絡したのち、自力航行して鐘崎漁港に帰港し、負傷した船長Bが病院に向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東南東、風速 約4～5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首約1.37m、船尾約3.20mの喫水であった。 船長Aは、衝突後にレーダーを見たとき、視認した2隻の漁船との距離がいずれも約1Mであることを確認した。</p>

	<p>船長Aは、裸眼視力が右0.6及び左0.4、矯正視力が両眼1.0であり、本事故当時、眼鏡を使用していた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していなかった。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>A船は、鐘崎漁港北方沖を西進中、船長Aが、船首方には2隻の漁船しかいないと思い込み、レーダーを活用して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、前路で錨泊中のB船が船首死角に入っ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>A船は、船首部に設置された荷役用のバケットエレベーター装置により、船首方約1,000mまでを見通すことができなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、視界が回復したのち、操舵室内を左右に移動して2隻の漁船を視認した際、正船首方向にいたB船が船首死角に入っていたことから、B船を視認することができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、鐘崎漁港北方沖で錨泊して釣り中、船長Bが、雨衣のフードをかぶって周囲が見えづらくなった状態で釣りを行っていたことから、A船が近距離に接近して気付き、機関を後進にかけたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、鐘崎漁港北方沖において、A船が西進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aがレーダーを活用して船首死角を補う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>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 視界が不良となった場合には、安全な速力に減じて航行すること。 ・ 船首死角が生じている場合は、左右に移動したり、レーダーを有効に活用するなどして船首死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーは、気象状況等の変化に応じて最適な状態に調整するとともに、短距離レンジに切り換えるなどして近距離の船舶又は小型船舶の映像を見落とさないようにすること。また、レーダーの画面に雨や海面反射による映像が表示されると船舶の映像が識別しづらくなるので、目視による厳重な見張りを行うこと。 ・ 錨泊して釣りをしている場合であっても、周囲の適切な見張りを行い、接近する船舶があれば、音響信号を行うなどして注意を喚起すること。 ・ 救命胴衣を着用すること。 	