

船舶事故調査報告書

平成24年5月10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23年3月8日 12時35分ごろ
発生場所	長崎県松浦市津崎鼻 ^{つぎきはな} 北北西方沖 津崎鼻灯台から真方位334° 3海里（M）付近 （概位 北緯33° 26.5′ 東経129° 38.9′）
事故調査の経過	平成23年3月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 ^{さんえい} 三栄丸、498トン 135143、三栄運輸機工株式会社 75.40m×12.00m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年11月1日 B 漁船 第五十八 ^{はくお} 白鷗丸、19トン NS2-13381（漁船登録番号）、有限会社白石水産 17.66m（Lr）×4.08m×1.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数140、昭和56年9月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年12月13日 免状交付年月日 平成20年2月14日 免状有効期間満了日 平成25年8月21日 甲板手A 男性 60歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年9月29日 免状交付年月日 平成18年9月29日 免状有効期間満了日 平成23年9月28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5年4月22日 免許証交付日 平成20年1月11日 （平成25年4月21日まで有効） 甲板員B 男性 37歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年4月11日 免許証交付日 平成20年4月14日 （平成25年4月13日まで有効）

死傷者等	なし								
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部を破損及び曲損								
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板手Aほか3人が乗り組み、甲板手Aが、平成23年3月8日12時15分ごろ単独の船橋当直に就き、約044°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により津崎鼻西方沖を航行した。</p> <p>甲板手Aは、12時20分ごろ、レーダーにより右舷船首40～45°3M付近に約1Mの間隔を開けて北西進する第三船とB船を探知し、目視で両船が漁船であることを確認した。</p> <p>甲板手Aは、12時32分ごろ右舷船首方にいた同航船を追い越したのち、北西進中の先行する第三船がA船の前方を通過し、B船が、方位に変化がない状態でA船との距離が約1,300mとなり、衝突するおそれがある態勢で接近していたものの、B船もA船の船首方を通過するものと思い、また、今までの当直経験で漁船が避けて航行することもあったことから、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>甲板手Aは、12時34分ごろ衝突の危険を感じたものの、B船がA船の船首方至近を通過するだろうと思って北東進中、12時35分ごろ、津崎鼻灯台から334°3M付近において、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、12時15分ごろ甲板員Bが単独で船橋当直に就き、約329°の針路及び約9knの速力で手動操舵により津崎鼻北北西方沖を航行中、12時29分ごろレーダーにより左舷方1.4M付近にA船を探知したが、A船と接近するまでにはまだ余裕があるものと思い、動向を確認せず、しばらくして操舵室後方の寝台に置いていた飲み物を取りに行くために操縦席を離れた。</p> <p>甲板員Bは、寝台で飲み物を取る際、荷物の整理を始め、約2～3分後に寝台から出たとき、至近に迫ったA船を視認し、慌てて機関を後進にかけたが間に合わず、A船と衝突した。</p> <p>A船は、甲板手Aから報告を受けて昇橋した船長Aが海上保安庁等に連絡したのち、自力航行して伊万里湾内に錨泊した。</p> <p>B船は、海上保安庁の調査を受けたのち、自力航行で松浦市星鹿漁港に帰港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.2m</p>								
その他の事項	甲板手Aは、広い海域での当直を任されていたが、本事故発生海域での単独の船橋当直経験は2～3回目であった。								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>A船は、津崎鼻北北西方沖を北東進中、甲板手Aが、B船が右方から衝突するおそれがある横切りの態勢で接近しているのを認めた際、B船がA船の船首方を通過するものと思い込み、また、これまでの当直経験で漁船が避航することもあった</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	A船は、津崎鼻北北西方沖を北東進中、甲板手Aが、B船が右方から衝突するおそれがある横切りの態勢で接近しているのを認めた際、B船がA船の船首方を通過するものと思い込み、また、これまでの当直経験で漁船が避航することもあった
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	A船は、津崎鼻北北西方沖を北東進中、甲板手Aが、B船が右方から衝突するおそれがある横切りの態勢で接近しているのを認めた際、B船がA船の船首方を通過するものと思い込み、また、これまでの当直経験で漁船が避航することもあった								

		<p>ので、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、津崎鼻北北西方沖を北西進中、甲板員Bが、レーダーにより左舷方のA船を認めた際、A船と接近するまでにはまだ余裕があるものと思い込み、操舵室後方の寝台へ飲み物を取りに行くために操縦席を離れ、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、津崎鼻北北西方沖において、A船が北東進中、B船が北西進中、甲板手Aが針路及び速力を保持して航行し、また、甲板員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>
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"> ・両船が針路を交差させて接近する場合は、航法に関する判断を適切に行い、海上衝突予防法を遵守して避航船及び保持船としての動作をとること。 ・操縦席を離れる場合は、周囲の安全を十分に確認すること。