

船舶事故調査報告書

平成24年7月5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24年1月18日 21時05分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市水島港南方沖 水島港西1号防波堤灯台から真方位200° 3,350m付近 （概位 北緯34° 26.4′ 東経133° 43.3′）
事故調査の経過	平成24年2月6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 貨物船 サンライズ ミヤジマ SUNRISE MIYAJIMA（パナマ共和国籍）、11,681トン 9380427（IMO番号）、BRIGHT CARRIER S.A. 132.48m×25.00m×11.50m、鋼 ディーゼル機関、5,180kW、2007年1月 B 貨物船 第十八永昇丸、199トン 135102、有限会社小川海運 58.00m×9.50m×5.34m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成7年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A（ベトナム社会主義共和国籍） 男性 37歳 船長免状（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年7月26日 （2013年11月24日まで有効） 航海士A（ベトナム社会主義共和国籍） 男性 33歳 二等航海士免状（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年9月20日 （2015年5月31日まで有効） B 船長B 男性 69歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年4月10日 免状交付年月日 平成23年4月7日 免状有効期間満了日 平成28年4月9日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に凹損及び擦過傷 B 右舷船首部に凹損及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか19人が乗り組み、石炭約18,283tを積載し、水島港南方沖において、前部マスト灯、前部停泊灯、後部停泊灯を点灯して船首を西方に向けて錨泊中、守錨当直中の航海士Aが、船首方1.6海里（M）付近に東進しながらA船に接近するB船を視認し、レーダーでB船

	<p>の対地速力が約10ノット (kn)、針路が約080° (真方位、以下同じ。)であることを確認した。</p> <p>航海士Aは、レーダー画面の映像が約500mに接近したとき、エコートレイルを見て衝突の危険を感じ、B船に対し、信号灯を照射して注意を喚起した。</p> <p>A船は、船首を約283°に向けて錨泊中、A船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、岡山県笠岡市北木島北東沖において、針路を約085°とし、約10.7knの対地速力で自動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約3Mとなったとき、レーダーで船首右舷約2°の方向にA船を認めたが、右舷側を隔てて通過できると判断した。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約300mとなったときにA船を正船首方に視認した後、A船の後方に北上中の漁船を視認した。</p> <p>船長Bは、漁船がもう少し北上したら左転して漁船の船尾とA船の右舷側の間を通過しようと思ったが、その後、考え事をしており、A船を避航することを忘れ、A船を船首方至近に見て左舵を一杯にとったが、平成24年1月18日21時05分ごろB船とA船とが衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 0.9m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航海士Aと甲板員を錨泊当直に就け、目視とレーダーで見張りを行っていた。</p> <p>A船の乗組員は、全員ベトナム社会主義共和国籍であった。</p> <p>B船は、レーダーを3Mレンジ、ヘッドアップ表示として使用していた。</p> <p>船長Bは、A船が注意喚起のためにB船に向けて照射した信号灯に気付かなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="521 1270 815 1344">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1270 1449 1344">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="521 1344 815 1417">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1344 1449 1417">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="521 1417 815 1491">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1417 1449 1491">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="521 1491 815 1720">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1491 1449 1720"> <p>A船は、水島港南方沖において錨泊中、航海士Aが、B船の接近に気付き、B船に対して信号灯を照射して注意を喚起したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、水島港南方沖において東進中、船長Bが、正船首方約300mにA船を認めたが、考え事をしており、A船を避航することを忘れたことから、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	A なし、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、水島港南方沖において錨泊中、航海士Aが、B船の接近に気付き、B船に対して信号灯を照射して注意を喚起したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、水島港南方沖において東進中、船長Bが、正船首方約300mにA船を認めたが、考え事をしており、A船を避航することを忘れたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A なし、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、水島港南方沖において錨泊中、航海士Aが、B船の接近に気付き、B船に対して信号灯を照射して注意を喚起したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、水島港南方沖において東進中、船長Bが、正船首方約300mにA船を認めたが、考え事をしており、A船を避航することを忘れたことから、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、夜間、水島港南方沖において、A船が錨泊中、B船が東進中、船長Bが、正船首方約300mにA船を認めたが、考え事をしており、A船を避航することを忘れたため、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>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"> 船舶が混雑する海域においては、厳重な見張りを行い、避航動作は早めにとること。 								