

船舶事故調査報告書

平成24年7月26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3月8日 03時30分ごろ
発生場所	福岡県北九州市若松区 ^{みょうけん} 妙見埼西北西方沖 妙見埼灯台から真方位282° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.7′ 東経130° 37.9′）
事故調査の経過	平成24年3月9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 貨物船 ^{きしん} 紀新丸、499トン 137014、智内海運株式会社（A社） 76.23m×12.00m×7.01m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成14年1月 B 漁船 ^{とうざん} 洞山丸、6.6トン FO2-6054（漁船登録番号）、個人所有 12.92m（Lr）×2.50m×0.98m、FRP ディーゼル機関、334kW（動力漁船登録票による）、昭和60年 6月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年10月2日 免状交付年月日 平成23年7月15日 免状有効期間満了日 平成28年11月21日 B 船長B 男性 59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54年7月13日 免許証交付日 平成20年2月5日 （平成25年5月13日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船尾部に凹損及びペイント剝離、同部のハンドレールに曲損 B 船首部を脱落
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、妙見埼西北西方沖の北緯33° 56.7′ 東経130° 37.9′ 付近において、船首を北東方に向けて機関を停止し、停泊灯2個、カーゴライト6個及び通路灯を点灯して錨泊中、単独で船橋において停泊当直を行っていた船長Aが、平成24年3月8日03時20分ごろ、目視及びレーダーにより周囲に船舶がないことを確

	<p>認し、A船に接近する船舶はいないものと思い、トイレに行った。</p> <p>船長Aは、03時30分ごろ、トイレに行っていたところ、衝撃を感じて昇橋し、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、約320°（真方位）の針路及び約13.0ノットの対地速力で自動操舵により妙見埼西北西方沖を航行中、船長Bが、03時25分ごろ、船首方1.5～2.0M付近に白色の灯火を視認したが、今までにこの辺りで錨泊している船舶を認めたことがなかったので、その船舶はいずれB船の船首方から離れていくものと思い、操舵室の室内灯を点灯して荷物の整理を始めた。</p> <p>船長Bは、荷物の整理を行いながら航行中、衝突直前、レーダー画面中央付近に大きな映像が映っていたので、レーダーレンジを調整していたところ、03時30分ごろ、妙見埼灯台の西北西方沖において、B船の船首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが海上保安庁及びA社に連絡したのち、関門港若松区に入港した。</p> <p>船長Bは、僚船に連絡し、来援した僚船に移乗して福岡県芦屋町^{かしはら}柏原漁港に入港したのち、病院に搬送され、右上腕骨骨折と診断された。また、B船は、僚船がえい航して柏原漁港に入港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 低潮時</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、ふだん、03時ごろ柏原漁港を出港し、同漁港から北方～西方22～35M付近の漁場でいか一本釣り漁を操業したのち、17時ごろ帰港していた。</p> <p>B船は、本事故当時、操舵室の室内灯を点灯していたので、B船の周囲が見えにくい状況であった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1216 813 1261">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1216 1457 1261">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1261 813 1305">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1261 1457 1305">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1305 813 1350">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1305 1457 1350">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1350 813 1944">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1350 1457 1944"> <p>A船は、妙見埼西北西方沖で錨泊中、単独で船橋において停泊当直中の船長Aが、目視及びレーダーにより周囲の船舶の確認を行ったものの、A船に接近する船舶はいないものと思い込み、トイレに行き、見張りを行っていなかったことから、右舷方から接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、妙見埼西北西方沖を北西進中、船長Bが、A船の灯火を視認した際、今までにこの辺りで錨泊している船舶を認めたことがなかったので、その船舶はいずれB船の船首方から離れていくものと思い込み、荷物の整理を行い、見張りを行っていなかったことから、錨泊中のA船に向けて航行し、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 あり、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、妙見埼西北西方沖で錨泊中、単独で船橋において停泊当直中の船長Aが、目視及びレーダーにより周囲の船舶の確認を行ったものの、A船に接近する船舶はいないものと思い込み、トイレに行き、見張りを行っていなかったことから、右舷方から接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、妙見埼西北西方沖を北西進中、船長Bが、A船の灯火を視認した際、今までにこの辺りで錨泊している船舶を認めたことがなかったので、その船舶はいずれB船の船首方から離れていくものと思い込み、荷物の整理を行い、見張りを行っていなかったことから、錨泊中のA船に向けて航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、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、妙見埼西北西方沖で錨泊中、単独で船橋において停泊当直中の船長Aが、目視及びレーダーにより周囲の船舶の確認を行ったものの、A船に接近する船舶はいないものと思い込み、トイレに行き、見張りを行っていなかったことから、右舷方から接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、妙見埼西北西方沖を北西進中、船長Bが、A船の灯火を視認した際、今までにこの辺りで錨泊している船舶を認めたことがなかったので、その船舶はいずれB船の船首方から離れていくものと思い込み、荷物の整理を行い、見張りを行っていなかったことから、錨泊中のA船に向けて航行し、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、妙見埼西北西方沖において、A船が錨泊中、B船が北西進中、船長A及び船長Bが共に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">・航行中は、適切な見張りの妨げとなる作業を行わないこと。・夜間、船舶の灯火を視認した場合には、灯火の確認を行い、航行船か錨泊船かを判断すること。・錨泊中であっても、適切な見張りを行うこと。
----	--