

船舶事故調査報告書

平成24年8月9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12月18日 15時10分ごろ
発生場所	福岡県宗像市大島南方沖 宗像市所在の倉長瀬灯台から真方位218°4海里（M）付近 （概位 北緯33°52.0′ 東経130°25.7′）
事故調査の経過	平成24年3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 セメントタンカー 泉州丸、199トン 133421、東南海運株式会社（船舶所有者）、株式会社辰巳商会（運航者） 40.00m×8.20m×3.40m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成4年7月 B 漁船 新海丸、4.1トン FO3-29130（漁船登録番号）、個人所有 9.97m（Lr）×2.35m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和54年9月2日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成4年7月2日 免状交付年月日 平成19年6月22日 免状有効期間満了日 平成24年7月1日 航海士A（二等航海士） 男性 45歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成13年11月29日 免状交付年月日 平成23年10月31日 免状有効期間満了日 平成28年11月28日 B 船長B 男性 83歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 昭和56年1月19日 平成10年4月7日をもって失効していた。
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部に擦過傷、同部のハンドレールに曲損 B 左舷船首部に亀裂、同部の錨台を損壊
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、270°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同

	<p>じ。)で自動操舵により大島南東方沖を航行中、単独で船橋当直中の航海士Aが、平成23年12月18日15時00分過ぎ、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い、操舵室左舷後部にある海図台前に移動して船位を海図に記入する作業を始めた。</p> <p>航海士Aは、船位記入作業を終えて前方を見たところ、左舷船首約20°~30°100m付近にB船を視認し、15時10分ごろ、倉良瀬灯台から218°4M付近において、A船の左舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、14時40分ごろ、大島南方沖において揚縄作業を始め、約2~3knの速力で手動操舵により北北東進した。</p> <p>船長Bは、揚縄作業を始める前、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い、船尾甲板で船尾方に向けて揚縄作業を続けていたところ、衝突直前、前方至近にA船を認め、B船の左舷船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>自室で休憩していた船長Aは、衝撃を感じて昇橋し、衝突したことを知り、海上保安庁及び会社に連絡したのち、A船は長崎県壱岐市勝本港に入港した。</p> <p>B船は、来援した船長Bの家族が操船して宗像市大島漁港に帰港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 なし、潮汐 満潮時</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、本事故当時、3Mレンジとしたレーダーを見ていたが、B船の映像を認めなかった。</p> <p>航海士Aは、レーダー画面が海面反射の影響で一部分白くなっていたが、周囲に他船を認めなかったため、調整を行わなかった。</p> <p>B船は、ふだん、06時ごろ大島漁港を出港し、大島周辺の漁場で一本釣り漁を操業したのち、18時ごろ帰港していた。</p> <p>B船は、本事故当時、直径約2mm、ナイロン製及び長さ約50mの引き縄3本を揚縄していた。</p> <p>B船は、形象物を掲げていなかった。</p> <p>B船は、レーダー、GPSプロッター及び汽笛がなかった。</p> <p>船長Bは、両耳が難聴気味であった。</p> <p>船長Bは、小型船舶操縦免許証を紛失していたが、再交付の手続きを取らず、長期間免許証不携帯の状態でもB船に乗り組んでいた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1601 813 1646">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1601 1457 1646">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1646 813 1691">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1646 1457 1691">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1691 813 1736">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1691 1457 1736">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1736 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1736 1457 2065"> <p>A船は、大島南方沖において西進中、航海士Aが、目視やレーダーで他船の確認を行ったが、前方に他船はいないものと思い込み、船位を海図に記入し、見張りを行っていなかったことから、接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大島南方沖において揚縄作業を行いつつながら北北東進中、船長Bが、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い込</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、大島南方沖において西進中、航海士Aが、目視やレーダーで他船の確認を行ったが、前方に他船はいないものと思い込み、船位を海図に記入し、見張りを行っていなかったことから、接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大島南方沖において揚縄作業を行いつつながら北北東進中、船長Bが、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い込</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、大島南方沖において西進中、航海士Aが、目視やレーダーで他船の確認を行ったが、前方に他船はいないものと思い込み、船位を海図に記入し、見張りを行っていなかったことから、接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大島南方沖において揚縄作業を行いつつながら北北東進中、船長Bが、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い込</p>								

		み、船尾甲板で船尾方を向いて揚縄作業を行い、見張りを行っていなかったことから、接近したA船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、大島南方沖において、A船が西進中、B船が揚縄作業を行いながら北北東進中、航海士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。	
参考	<p>A船の運航者は、本事故後、乗組員に対し、航海日誌等への記載の際、周囲の安全を確認した上で短時間に行うこと、又はメモ程度に留めておくことについて周知徹底を図った。</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"> ・航行中は、周囲の適切な見張りの妨げとなる作業は行わないこと。 ・レーダー画面に海面反射の影響がある場合には、調整を行うこと。 ・操業中であっても、周囲の見張りを怠らないこと。 ・小型船舶操縦免許証を紛失した場合には、早期に再交付の手続きを取ること。 	