

# 船舶事故調査報告書

平成24年12月13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8月22日 10時58分ごろ
発生場所	大阪府阪南港北西方沖 大阪府泉大津市所在の泉大津沖埋立処分場防波堤灯台から真方位 263° 4.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 31.4′ 東経135° 16.9′）
事故調査の経過	平成24年8月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 さんくいーん、499トン 140884、住友金属物流株式会社 74.95m×11.80m×7.41m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年9月 B 作業船 昌南丸 <sup>しょうなん</sup> 、12トン 250-39012大阪、個人所有 14.98m（Lr）×3.48m×1.33m、FRP ディーゼル機関、367.75kW、平成9年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年2月24日 免状交付年月日 平成21年4月21日 免状有効期間満了日 平成26年12月20日 B 船長B 男性 57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61年6月24日 免許証交付日 平成23年4月22日 （平成28年9月12日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船尾部にペイントの剝離及び擦過傷 B 左舷船首部に亀裂及びフェンダーの脱落
事故の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、阪南港北西方沖を針路22

	<p>5°（真方位、以下同じ。）速力約12ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行中、船長Aが、平成24年8月22日10時43分ごろ右舷船首約45°距離4.5M付近に横切り船のB船を視認した。</p> <p>船長Aは、自船が避航船であることが分かったが、B船のレーダー映像に電子方位距離線（レーダー画面上で自船からの方位及び距離を測定するために使用するもの）を当てるとA船の船尾方向へ方位が変化しており、また、これまでも小型船の方が避航してくれていた経験から、いずれB船が避航するものと思い、B船に対する見張りを中断し、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>船長Aは、左舷側の漁船の動静や船首前方6Mの反航船の動静を目視やレーダーで確認した後、10時56分ごろ、右舷側に視線を戻したところ、B船が、A船の右舷中央の正横約0.7M付近まで接近しており、衝突の危険を感じ、10時57分ごろ、モーターサイレンで短音5回を吹鳴し、機関停止、左舵35°で回避動作を行ったが、10時58分ごろA船の右舷船尾部とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、阪南港北西方沖を針路127°速力約18.7knで航行中、船長Bが、10時43分ごろ、左舷船首方向に2隻の横切り船を確認したものの、距離もあったので、衝突の危険性の確認もせずに船橋の左舷側にある操縦席に座り、船橋中央上部のGPSに目をやり、航進目標の阪南港のクリーンセンターの煙突や右舷船首側を見張っているうち、これまでの仕事が思い浮かんだりしてぼんやりしていた。</p> <p>船長Bは、左舷側からモーターサイレンの音が2回聞こえたが、モーターサイレンの音と判断できず、3回目でモーターサイレンの音だと気付いて左舷側を確認するとA船の右舷外板の中央部付近をB船の左舷正横約6mに認め、A船の進路がB船の進路にかぶるような状態であったので、慌てて右舵一杯、後進一杯としたが、B船とA船が衝突した。</p> <p>船長Aは、両船の損傷状況を確認後、本事故の発生を海上保安庁などに通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、通常は定期的に四囲の見張りを実施しているが、本事故当時は、左舷船首方向に船がいることを確認していたものの、いつの間にか航進目標の煙突と船首右舷側ばかりを眺め、A船のモーターサイレンの音に気付くまでの間の記憶がなかった。</p> <p>船長Bは、通常はB船側が保持船であっても前広に避航していた。</p> <p>船長Bは、居眠りをしておらず、眠気は感じていなかった。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、阪南港北西方沖を南西進中、船長Aが、右舷船首方にB船を視認し、B船の方位が船尾側へ変わっており、また、過去の経験から小型船のB船が避航してくれるものと思ったので、B船に対する見張りを行わずに航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、阪南港北西方沖を南東進中、船長Bが、覚醒度が低下した状態となり、A船が行ったモーターサイレンによる短音5回の信号の3回目でA船に気付くまで、見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、阪南港北西方沖において、A船が南西進中、B船が南東進中、船長AがB船に対する見張りを行わずに航行を続け、また、船長Bが見張りを適切に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可能性があると考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・航海当直中は、時々、椅子から離れて身体を動かすなどし、覚醒度が低下しないようにすること。</li> <li>・居眠り防止装置を設置することが望ましい。</li> <li>・見張りを行う場合は、一方向のみに集中せず、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>