

# 船舶事故調査報告書

平成25年11月7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12月15日 07時35分ごろ
発生場所	鹿児島県薩摩川内市川内港内 川内港南防波堤灯台から真方位108° 1,650m付近 (概位 北緯31° 51.0′ 東経130° 11.9′)
事故調査の経過	平成24年12月18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。
<b>事実情報</b> 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 油送船 扇濤丸、499トン 133041、センコー株式会社、芝興マリン有限会社（船舶借入人） 65.00m×10.00m×4.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年5月2日 B 押船 第十福丸、17トン 295-29159鹿児島、株式会社植村組 11.93m (Lr) ×5.00m×1.80m、鋼 ディーゼル機関、136kW、昭和63年8月 C バージ 台船一号、229トン なし、株式会社植村組 27.0m×12.0m×2.0m、鋼 機関なし、昭和61年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69歳 四級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和41年6月3日 免状交付年月日 平成21年8月12日 免状有効期間満了日 平成26年11月1日 B 船長B 男性 58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6年8月25日 免許証交付日 平成20年10月17日 （平成26年8月24日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首ステム材に凹損 B なし C 船首に凹損
事故の経過	<p>A船は、川内港において、船長Aほか5人が乗り組み、船長Aが単独で操船を行い、霧による視界制限状態の中、平成24年12月15日07時20分ごろ防波堤内の錨地を抜錨し、法定灯火を点灯していたものの、霧中信号を行わず、荷揚げ岸壁のある内港の船間島地区に通じる可航幅が約200mの水路（以下「本件水路」という。）に向け、約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として手動操舵で東進し始めた。</p> <p>船長Aは、レーダーを作動させていたが、目視で霧の中から現れる岸壁や導流堤を確認して航行するつもりであり、レーダーによる見張りを行わずに航行した。</p> <p>船長Aは、本件水路西方で本件水路を出航して来た引船列（以下「D船引船列」という。）と擦れ違った後、本件水路西口の北側岸壁角を認めて右転を行い、南側の導流堤が視認できたので、導流堤に沿って本件水路へ入航するために左転したとき、B船船首をC船船尾にワイヤロープで連結した押船列（以下「B船押船列」という。）を船首方至近に視認し、機関を全速力後進にかけて右舵一杯を取ったものの、07時35分ごろ、川内港南防波堤灯台から真方位108°1,650m付近において、A船の船首とB船押船列のC船船首とが衝突した。</p> <p>B船押船列は、川内港内の防波堤工事に従事するため、船長Bが単独でB船に乗り組み、C船に作業員1人を乗せ、07時10分ごろ霧による視界制限状態の中、船間島地区の岸壁を離れ、約3knの速力として手動操舵で本件水路を西進し始めた。</p> <p>船長Bは、レーダーで本件水路西口の北側岸壁西方沖のA船を探知したものの、同岸壁に着岸する船舶であると思い、その後、レーダーでA船に対する見張りを行わず、右舷側の陸岸及び左舷側の導流堤との距離を目測しながら、航行を続けた。</p> <p>船長Bは、船首方至近に本件水路を斜航して導流堤に接近するA船を視認し、クラッチを中立とした後、後進としたが、A船が左転しながら、B船押船列に接近を続け、C船船首とA船船首が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突時に胸が舵輪に当たって痛みを感じたので、受診したところ、左肋軟骨骨折と診断された。</p> <p>船長Aは、荷揚げ岸壁に着けた後、海上保安庁に連絡し、船長Bは、本件水路内の漁協岸壁南に着けた後、それぞれ事後処理を行った。</p>
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北北東、風力 1、視程 約200m

	<p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 濃霧注意報が薩摩川内市に発表中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、C重油約1,000klを積載し、船間島の岸壁で荷揚げを予定していた。</p> <p>A船は、運航基準において、 (発航の可否判断)</p> <p>第2条 船長は発航前に運航の可否判断を行い港内の気象・海象が次に掲げる条件のいずれかに達しているときは、発航を中止しなければならない。</p> <p>—略—</p> <p>(3) 視程が「SK-100A 運航基準別表-1」以下の時 但し、船長は、気象・海象、地形等の状況を勘案して総合的な判断により発航することができる。</p> <p>と規定され、発航中止の視程の条件は1,000m以下とされていた。</p> <p>B船押船列は、先航したD船引船列と共に港内岸壁から防波堤工事現場までの生コンクリートの輸送等に従事する予定であった。</p> <p>B船押船列及びD船引船列の作業に関し、作業の中止基準は決められていなかったが、川内港における船舶の霧中時の安全航行について、他船の入港状況を1週間前及び1日前に確かめること、見張り員を増員した上でレーダーを使用して2knの速力で航行すること、D船引船列を先航させて入航船の情報を連絡することなどを申し合わせていた。</p> <p>船長Bは、先航したD船引船列から携帯電話でA船の入航情報を得たものの、本件水路に入航して来る船とは理解しなかった。</p> <p>両船は、汽笛を装備していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界制限状態となった川内港において、内港に向かおうとして本件水路に入航中、船長Aが、目視で岸壁や導流堤を確認するつもりであり、レーダーで見張りを行っていなかったことから、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、運航基準を遵守して抜錨せず、発航を中止していれば、本事故の発生を防止できたものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、霧で視界制限状態となった川内港において、内港から本件水路を出航中、船長Bが、レーダーで本件水路西口の北側岸壁西方沖のA船を探知したものの、同岸壁に着岸する船舶であると思い、その後、レーダーでA船に対する見張りを行っていなかったこと</p>

	<p>から、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが、D船引船列からの入航船の情報について、船間島地区へ入航することを理解していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった川内港において、A船が内港に向かおうとして本件水路に入航中、B船押船列が内港から本件水路を出航中、船長Aがレーダーで見張りを行っておらず、また、船長Bが、レーダーで本件水路西口の北側岸壁西方沖のA船を探知したものの、同岸壁に着岸する船舶であると思い、その後、レーダーでA船に対する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>
<b>参考</b>	<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>・ 視界の状況、付近の船舶の状況を考慮し、レーダーを適切に使用すること。</li> <li>・ 視界制限状態にある水域又はその付近を航行する場合には、音響信号（霧中信号）を実施すること。</li> </ul>