

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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4月6日（金） 07時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市池島東方沖 長崎県西海市所在の ^{かしらしま} 頭島南灯台から真方位214° 2,950m付近 （概位 北緯32° 53.5′ 東経129° 37.2′）
事故調査の経過	平成24年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 油送船 第十六大徳丸、199トン 130483、大同石油株式会社 47.93m×8.00m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年9月 B 遊漁船 第三けいせい丸、4.9トン NS3-48965（漁船登録番号）、個人所有 12.25m（Lr）×2.86m×0.83m、FRP ディーゼル機関、117.68kW、昭和59年7月29日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和41年4月15日 免状交付年月日 平成21年10月8日 免状有効期間満了日 平成27年6月27日 一等航海士A 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年6月14日 免状交付年月日 平成23年5月24日 免状有効期間満了日 平成28年7月11日 B 船長B 男性 51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19年7月23日 免許証交付日 平成19年7月23日 （平成24年7月22日まで有効）

死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 右舷船首に亀裂
事故の経過	<p>A船は、船長A及び一等航海士Aほか2人が乗り組み、平成24年4月6日05時30分ごろ、一等航海士Aが、佐世保港西方沖で船長Aから船橋当直を引き継ぎ、単独で操船に当たり、06時30分ごろ西海市崎戸島西方沖から長崎市池島北東岸に向けて対地速力約9～10ノットで自動操舵により南東進した。</p> <p>一等航海士Aは、西海市松島西方沖を通過後、池島北東方沖に向けてわずかに左転し、太陽光による海面反射と海上の白波によって船首方の見通しが悪い中を航行中、池島との並航時刻の07時28分を船橋後部のホワイトボードに記入したのち、操舵スタンド前に戻った際、船首方至近に南西方を向いて漂泊中のB船を視認し、07時30分ごろ急いで右舵を取った。</p> <p>一等航海士Aは、A船が右転後、A船の左舷側にいたB船を見たが、損傷がないように見えたこと、及び衝突の衝撃もなかったことから、衝突しなかったものと思い、船橋左舷側通路から手を振って一礼し、航行を続けた。</p> <p>A船は、一等航海士Aが08時00分ごろ海上保安庁から事故の連絡を受け、本事故現場に引き返し、海上保安庁の調査の結果、B船と衝突したことが明らかになった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客9人を乗船させて池島西方沖を南西進中、舵が故障し、07時27分ごろ池島東方沖で機関を停止して漂泊した。</p> <p>船長Bは、機関を停止する際、周囲の状況を確認し、北西方にA船を視認したが、0.5海里(M)ほど離れていたこと、及びA船の船体左舷側が僅かに見えていたことから、A船がB船の船首方を通過すると思い、舵の状況確認のため、操舵室前方の蓋を開け、機関室の中に入って確認を行った。</p> <p>船長Bは、操舵機を点検中、釣り客からA船が接近していることを聞き、機関室から外に顔を出したところ、A船が至近に接近しており、釣り客に何かにつかまるよう指示したとき、B船の右舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突後、船長Bが操舵機にオイルを補給し、機関を始動したところ、舵が正常に作動するようになり、航行にも支障がなかったことから、池島南方沖まで移動したのち、所属漁業協同組合経由で海上保安庁へ通報した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約7m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 白波模様、波高 約2.5m</p>

<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士Aは、松島西方沖から衝突するまで、3Mレンジに設定されたレーダーを見ずに目視のみによる操船を行っていた。</p> <p>一等航海士Aは、太陽光による海面反射で海上が見えにくいときは、日頃から備え付けのサングラスを使用していたが、本事故当時は使用していなかった。</p> <p>船長Bは、漂泊する際にA船を視認後、釣り客からの知らせを聞くまで機関室に入っており、A船を見ていなかった。</p> <p>B船は、汽笛を装備していたが、本事故当時、船長Bは、操舵室に戻って汽笛を鳴らす余裕がなかった。また、B船は船体が白色であった。</p> <p>B船の釣り客は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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 あり A あり、B なし</p> <p>A船は、池島東方沖を南東進中、海上に白波が立ち、太陽光が反射して海面がまぶしく、船体白色のB船が視認しにくい状況であったものの、一等航海士Aが、目視のみに頼って見張りを行っていたことから、船首方で漂泊中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、池島東方沖で舵が故障して漂泊中、船長Bが、A船を視認したものの、B船の船首方を通過すると思ったことにより、機関室の中に入って舵の状況確認を行っていたことから、衝突直前に釣り客からの知らせでA船の接近に気付いたが、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、池島東方沖において、A船が南東進中、B船が舵の故障で漂泊中、一等航海士Aが、太陽光が反射して海面がまぶしく、船体白色のB船が視認しにくい状況であったものの、目視のみに頼って見張りを行っており、また、船長Bが機関室の中に入って舵の状況確認を行っていたため、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"> ・海面反射等で船首方の見通しが悪い状況では、サングラスを使用し、レーダーを活用するなどして適切な見張りを行うこと。 ・漂泊中に作業を行う場合は、周囲の安全確認に留意すること。