

船舶事故調査報告書

平成26年2月20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23日 11時49分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜市沖の ^{ひうちなだ} 燧灘 新居浜市所在の新居浜大島港東防波堤灯台から真方位005° 6.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 06.0′ 東経133° 22.8′）
事故調査の経過	平成24年8月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 油タンカー 第十 ^{かすが} 春日丸、498トン 134254、竹谷海運株式会社 64.20m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年7月 B 漁船 第2 ^{みね} 峰丸、4.9トン EH3-33650（漁船登録番号）、個人所有 11.44m（Lr）×3.05m×0.99m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成2年7月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年11月22日 免状交付年月日 平成22年9月15日 免状有効期間満了日 平成27年11月21日 B 船長B 男性 66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50年1月25日 免許証交付日 平成21年6月8日 （平成26年12月26日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂、バルバスバウに破口

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直に就き、平成24年8月23日11時25分ごろ、新居浜市所在の新居浜東航路第3号灯浮標から東方約0.4Mの燧灘において、約11.5ノットの対地速力で自動操舵に切り換えて北東進した。</p> <p>船長Aは、自動操舵にする際、6Mレンジとしたレーダー画面において、衝突の虞のある他船を認めなかったため、しばらくの間、他船と接近することはないものと思ひ、少し疲れもあったため、操舵輪の前で目視による見張りを続けていたところ、11時49分ごろ、新居浜大島港東防波堤灯台から真方位005°6.5M付近において、A船の左舷外板とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員が乗り組み、船長Bが、愛媛県^{かみしま}上島町魚島南方海域で操業を終え、愛媛県四国中央市川之江漁港に向けて自動操舵で南東進中、11時40分ごろ、周囲の確認をしたところ衝突の虞のある他船を認めなかったため、船尾に行き、船首方に向いて椅子に腰を掛け、甲板員の漁獲物選別作業を手伝っていた。</p> <p>船長Bは、船首至近に接近したA船に気づき、機関を中立にした直後、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、腰部打撲を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、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>A船は、居眠り運航防止装置が装備されていた。</p> <p>A船は、操舵輪の前で見張りを行った場合、窓枠によって左舷船首方の一部に死角が生じていた。</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、新居浜大島港東防波堤灯台北方沖を北東進中、船長Aが、左舷船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、針路及び速力を保持して航行中、左舷外板とB船の船首部とが衝突したこと、また、船長Aが操舵輪の前で見張りを行っていたことから、窓枠による左舷船首方の死角内からB船が接近し、船長AがB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜大島港東防波堤灯台北方沖を南東進中、船長Bが、漁獲物選別作業を行い、見張りを行っていなかったことから、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、新居浜大島港東防波堤灯台北方沖において、A船が北東進中、B船が南東進中、船長Aが左舷船首方の死角を補う見張りを行っておらず、また、船長Bが見張りを行っていなかったため、両船が</p>

	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船の船舶所有者は、本事故後、事故対策とし、次のことを再確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航海当直中は、常時、目視による周囲の監視を行うとともに、レーダー及び双眼鏡を有効活用して見張りを行う。 <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"> ・船橋の窓枠などの構造物によって死角が生じている場合には、移動するなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・漁獲物の選別作業を行う際も、常時適切な見張りを行うこと。