

船舶事故等調査報告書

平成26年12月18日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014門第74号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年7月4日（金） 10時10分ごろ
発生場所	宮崎県宮崎市戸崎鼻沖 戸崎鼻灯台から真方位116° 2.23海里（M）付近 （概位 北緯31° 46.1′ 東経131° 31.6′）
事故等調査の経過	平成26年7月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 油送船 第二伯菱丸、592トン 141989、霧島汽船株式会社（船舶管理人） B プレジャーボート 彦丸、5トン未満 295-31591 鹿児島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 右舷の船首外板に擦過傷 B 左舷船首部の外板等に破口
事故等の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、ガソリン460kl 及び軽油240kl を積み、船長Aが単独で船橋当直に就き、針路を真方位198° に設定し、約11ノットの対地速力で自動操舵により戸崎鼻沖を南南西進していた。 船長Aは、操舵室左舷側後部の海図台で執務を行いながら、見張りを行っていた。 船長Aは、右舷船首約15° の方向に錨泊中のプレジャーボート及び小型漁船4～5隻を目視で確認していたが、進路上に船舶はいないと思って執務していたところ、A船の右舷船尾甲板を歩いていた機関長から、A船がB船を引きずっていることを知らされた。 船長Aは、操舵室後方窓からB船を確認してすぐに主機を停止し、左舵一杯を取ったところ、A船が引っ張っていたB船の錨索が外れた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、戸崎鼻沖で南方に向首して錨泊し、船長BがB船の後部で船尾方を向いて右舷側に座り、同乗者が左舷側に座って釣りをしていた際、北方約200～300mにB船に向け近づいて来るA船に気付いたが、A船の進路が変わるだろうと思い、下を向いて釣り道具を扱っていたところ、同乗

	<p>者が大声を出したので、顔を上げると、A船が約50mまで近づいていた。</p> <p>船長B及び同乗者は、立ち上がって両手を振って大声を出し、A船に気付かせようとしたが、A船の進路が変わらないので、日除け屋根の支柱にしがみついて、衝突に備えた直後、A船がB船の左舷間近を通過した。</p> <p>B船は、A船が通過する際、A船の航走波によって、B船の船尾が右舷側に振られ、B船の船首がA船の方に向き、平成26年7月4日10時10分ごろ、B船の左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、錨索がA船に掛かって引きずられた後、錨索がA船から外れて停船できたので、船長Bが知人に電話を掛け、海上保安庁への通報を依頼し、上甲板上に溜まった海水が抜けるのを待ち、自力で係留場所の宮崎市青島漁港に帰った。</p> <p>船長Aは、船長B及び同乗者に怪我のないことを確認し、A船の衝突箇所を調査し終えた頃、海上保安庁からの問合せがあり、状況を説明した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約3.15m、船尾約4.20mであった。</p> <p>船長Aは、レーダーを3Mレンジとして見張りを行っていたが、B船に気付かなかった。</p> <p>B船の錨索は、全長約220mで船首倉庫内に結び付けられており、本事故時、約50～60mを海中に投げ、錨索の残りは、船首倉庫内に巻いて置かれていたが、B船がA船に引きずられている間に、全ての錨索が船首倉庫から引き出されていた。</p> <p>船長B及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、戸崎鼻沖を自動操舵により南南西進中、単独で船橋当直に就いていた船長Aが、操舵室左舷側後部の海図台で執務を行っていた錨泊中のB船に気付かずに航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、戸崎鼻沖において、釣りをして錨泊中、船長B及び同乗者が、B船に向かって近づいて来るA船に気付いて、両手を振り、発声して注意喚起を行ったものの、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、戸崎鼻沖において、A船が自動操舵により南南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、操舵室左舷側後部の海図台で執務を行って</p>

	いてB船に気付かずに航行したため、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>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">・当直者は、常時、見張りを適切に行うこと。・錨泊中であっても、見張りを適切に行うこと。・レーダーに映りにくい小型船は、事前にレーダー反射器を準備し、できる限り、高い位置に取り付けることが望ましい。