

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|---|
| 事故等番号 | 2015広第22号 |
| 事故等種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成27年2月7日 03時40分ごろ |
| 発生場所 | 愛媛県松山市興居島南方沖 松山港吉田浜地区防波堤灯台から真方位298° 2,470m付近 (概位 北緯33° 51.51′ 東経132° 40.13′) |
| 事故等調査の経過 | 平成27年2月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 液体化学薬品ばら積船兼油タンカー 扇泰丸、498トン 140827、センコー株式会社、有限会社六甲船舶、芝興マリン有限会社 B 漁船 亮盛丸、4.99トン EH3-22413（漁船登録番号）、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、五級海技士（航海） B 船長B、二級小型船舶操縦士 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 左舷中央部ハンドレールに曲損、左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部甲板に亀裂、船首材に破損等 |
| 事故等の経過 | A船は、船長Aほか5人が乗り組み、興居島南方沖において、左舷錨を投下して錨鎖約4節を繰り出し、錨泊中を示す灯火を表示して甲板を照明し、船首を西方に向けて錨泊中、平成27年2月7日03時40分ごろA船の左舷中央部にB船の船首部が衝突した。 船長Aは、衝撃で衝突に気付き、海上保安庁に通報した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、松山港内の定係地に戻るため、約10.5ノットの対地速力で錨泊中の船舶群を避けながら、興居島南方沖を北北東進中、主機が停止した。 B船は、船長Bが、機関室を確認したところ、燃料パイプの折損を認め、船首方約200mのA船を避けるために右舵を取ったものの、プロペラが停止して舵効を得ることができず、前進行きあしのある状態でA船に衝突した。 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m |
| その他の事項 | A船は、本事故時、危険物（引火性液体類）であるアクリロニトリルを約500t積載していた。 A船は、船長Aが6日の24時00分ごろまで停泊当直に入ってい |

| | |
|--|---|
| | <p>たが、前日まで航海が連続していたので、乗組員を休ませるため、停泊当直者を配置していなかった。</p> <p>船長Bは、就航以来、機関の点検及び整備を行っていなかった。</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 なし、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、興居島南方沖において、錨泊中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船が、停泊当直者を配置していなかったことは、B船が操船不能状態となって接近したことから、本事故の発生に関与しなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、興居島南方沖を北北東進中、燃料パイプが折損したことから、燃料が供給されずに主機が停止し、船長BがA船を避けるために右舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船の燃料パイプが折損した状況については、明らかにすることはできなかった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、A船が興居島南方沖で錨泊中、B船が興居島南方沖を北北東進中、B船の主機の燃料パイプが折損したため、燃料が供給されずに主機が停止し、船長BがA船を避けるために右舵を取ったものの、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"> ・ 発航前に主機関及び主機関に関連するパイプ等の点検を行うこと。 ・ 航海当直基準を遵守し、必要に応じて守錨当直者を配置すること。 |