

# 船舶事故調査報告書

平成28年3月3日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年9月15日 02時20分ごろ
発生場所	福岡県福岡市西浦崎 <sup>にしゅうら</sup> 西南西方沖 西浦岬灯台から真方位255° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 39.0′ 東経130° 08.1′）
事故の概要	油タンカー第十六大徳丸 <sup>だいとく</sup> は、南西進中、また、引船はやふじは、北東進中、両船が衝突した。 第十六大徳丸は、船体に凹損などが生じた。
事故調査の経過	平成26年9月17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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 油タンカー 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11日 B 引船 はやふじ、19トン 139-18広島、有限会社なみふじ 25.75m×5.40m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成17年3月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 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 航海士A 男性 66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 50歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 昭和59年9月13日  免許証交付日 平成26年4月18日  (平成31年9月12日まで有効)</p> <p>甲板員B 男性 20歳  一級小型船舶操縦士  免許登録日 平成25年8月9日  免許証交付日 平成25年8月9日  (平成30年8月8日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部外板に凹損、ハンドレールに折損及び曲損  B なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好  海象：うねり 波向北東、波高約2m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、A重油約500klを積載し、長崎県佐世保市佐世保港に向け、西浦埼北西方沖を約9.2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、左舷前方に2隻の反航船を視認した。</p> <p>航海士Aは、レーダーを3Mレンジで使用し、B船を左舷船首約2.5Mに確認した際、マスト灯及び右舷灯を視認し、また、B船の南方に他の反航船のマスト灯及び右舷灯を視認したが、反航船2隻と左舷対左舷で通過するとともに灯台瀬灯標の南方を航行することとして5°右に変針した。</p> <p>航海士Aは、レーダーの固定距離マーカー及び電子方位輝線によりB船までの距離が約1.5M、B船との通過距離が約0.5Mであることを確認し、また、B船の方位が左方に変化してきたので、灯台瀬灯標との通過距離を保とうと思い5°左に変針した。</p> <p>A船は、航海士Aが、B船と目測で約0.2M離して通過できると思い、航行していたところ、B船が目測約0.5M先から左転してきたので、直ちに手動操舵に切り換えて右舵一杯とし、機関を停止したものの、平成26年9月15日02時20分ごろ左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船と離れた後に航海士Aが船長Aを呼び、昇橋した船長Aの操船指揮で停船した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、関門港若松区に向け、西浦埼西南西方沖を約10.5knの速力で自動操舵により北東進していた。</p> <p>甲板員Bは、単独で船橋当直につき、レーダーを1.5Mレンジ、ヘッドアップ及び画面の中心を0.5M後方にずらしたオフセンターに設定し、前方が約2Mまで映るようにして使用していたところ、右舷</p>

	<p>前方の約1.3Mに灯台瀬灯標らしき映像を見て、また、右舷前方に赤い光を確認したので、灯台瀬灯標の灯光と思い、同灯標の北方を通過してショートカットする目的で10°左転した。</p> <p>B船は、変針後、甲板員Bが、右舷船首の至近に赤い光を視認したので、自動操舵で左舵一杯として主機のスロットルレバーを一杯に下げたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、A船と離れた後、船長Bが直ちに昇橋して指揮をとり、停船したA船の左舷後方に接近して両船の損傷状況を確認した後に海上保安庁へ本事故の発生を通報し、海上保安庁の指示によりA船と共に福岡市博多港第3区まで自力で航行して錨泊した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員Bは、灯台瀬灯標の灯質などの情報を知らず、また、連日の作業により疲労しており、入直前から眠気があった。</p> <p>灯台瀬灯標の灯質は、群閃白光5秒ごとに2閃光である。</p> <p>B船の自動操舵装置は、最大舵角が15°に設定されていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、西浦崎西南西方沖を南西進中、航海士Aが、B船と左舷対左舷で約0.2M離して通過しようとしたものの、B船が約0.5M先で左転してきたことから、手動操舵で右舵一杯とし、機関を停止したもののB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西浦崎西南西方沖を北東進中、甲板員Bが、A船の左舷灯を灯台瀬灯標の灯光と誤認したことから、同灯標の北方を航行するつもりで左転し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、灯台瀬灯標の灯質を知らなかったこと、及び疲労による眠気で覚醒水準が低下していたことから、A船の左舷灯を灯台瀬灯標の灯光と誤認した可能性があるものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、西浦崎西南西方沖において、A船が南西進中、B船が北東進中、甲板員Bが、A船の左舷灯を灯台瀬灯標の灯光と誤認したため、同灯標の北方を航行するつもりで左転し、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><b>参考</b></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"> <li>・当直者は、目標となる灯標などの情報を理解しておくこと。</li> <li>・十分な休息をとることができるような就労体制を組むこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

