

船舶事故調査報告書

平成28年4月21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27年11月21日 19時40分ごろ
発生場所	広島県竹原市大久野島東方沖 大久野島灯台から真方位054.5° 2.02海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.3′ 東経133° 01.6′）
事故の概要	貨物船きんせいは、西南西進中、また、台船 ^{スチール ハブ} STEEL HUB-15 は、錨泊中、両船が衝突した。 きんせいは、船首部に凹損を生じ、また、STEEL HUB-15 は、右舷船首部に破口を伴う凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月3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、進え水等	A 貨物船 きんせい、199トン 134526、個人所有 58.30m×9.60m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年1月6日 B 台船 STEEL HUB-15、総トン数不詳 なし、株式会社スチールハブ 97.02m×27.0m×5.0m、鋼 機関なし、平成20年（建造年）
乗組員等に関する情報	船長A 男性 58歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年10月19日 免状交付年月日 平成27年5月25日 免状有効期間満了日 平成32年5月24日
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に凹損 B 右舷船首部に破口を伴う凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ満潮時
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、広島県三原瀬戸の大久野島東方沖を自動操舵により約10ノットの対地速力で西南西進中、単独で

	<p>船橋当直についていた船長Aが、前路にうっすらと点滅する‘2個の灯火’（以下「本件灯火」という。）を視認し、本件灯火が、何に取り付けられているものか分からなかったが、小さな漁具等に取り付けられたものであり、まだ距離があるので近づいてから避けようと思い、本件灯火を見ながら航行した。</p> <p>船長Aは、A船が本件灯火に近づいたのでそろそろ避けようと思い、操舵装置を手動に切り替えて右舵10°を取ったものの、A船の船首が右回頭を始める前の平成27年11月21日19時40分ごろドーンという音と振動がして何かに衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、機関を中立運転としてA船の損傷状況等を確認した後、海上保安庁に通報し、駆けつけた巡視艇の職員から錨泊中のB船と衝突したことを知らされ、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、無人で、構造物約328tを積載し、中華人民共和国に向けて出航予定のため、造船所の岸壁から引船によって沖出しされ、21日14時30分ごろ船首の錨1個を使用して大久野島東方沖に錨泊し、その後A船が衝突した。</p> <p>A船及びB船は、その後それぞれ造船所で修理された。 （付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、レーダーを作動させていたが、三原瀬戸を幾度も航行しているので、目視で見張りをしながら航行していた。</p> <p>B船は、錨泊後、作業員が、球形形象物を表示し、錨泊用の白色全周灯（以下「錨泊灯」という。）のスイッチを入れたが、その後、同灯が点灯していなかったため、船首及び船尾に本件灯火を設置した。</p> <p>本件灯火は、乾電池を電源とした、白色、2秒1閃の灯火であった。</p> <p>B船は、本事故発生後、作業員が、錨泊灯の点検を行ったところ、錨泊灯のスイッチを入れ間違えていたことが判明した。</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 あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大久野島東方沖を西南西進中、船長Aが、前路に本件灯火を視認した際、小さな漁具等に取り付けられた灯火と思い、レーダーを用いた見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件灯火がうっすらと点滅する灯火であったことから、小さな漁具等に取り付けられた灯火と思ったものと考えられる。</p>

	<p>B船は、大久野島東方沖で錨泊中、錨泊灯を表示していなかったことから、船長Aが錨泊船の灯火であることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、作業員が錨泊灯のスイッチを入れ間違えたことに気付かなかったことから、錨泊灯が点灯しないと思い、錨泊灯の代わりに本件灯火を表示していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、大久野島東方沖において、A船が西南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に本件灯火を視認した際、小さな漁具等に取り付けられた灯火と思い、レーダーを用いた見張りを行わず、また、B船が錨泊灯を表示していなかったため、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>
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"> ・ 目視で前路に航行の障害となるものを確認した場合には、レーダーで障害となるものとの距離を測定するなどして早期に避航すること。 ・ 法定灯火は、適切に表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

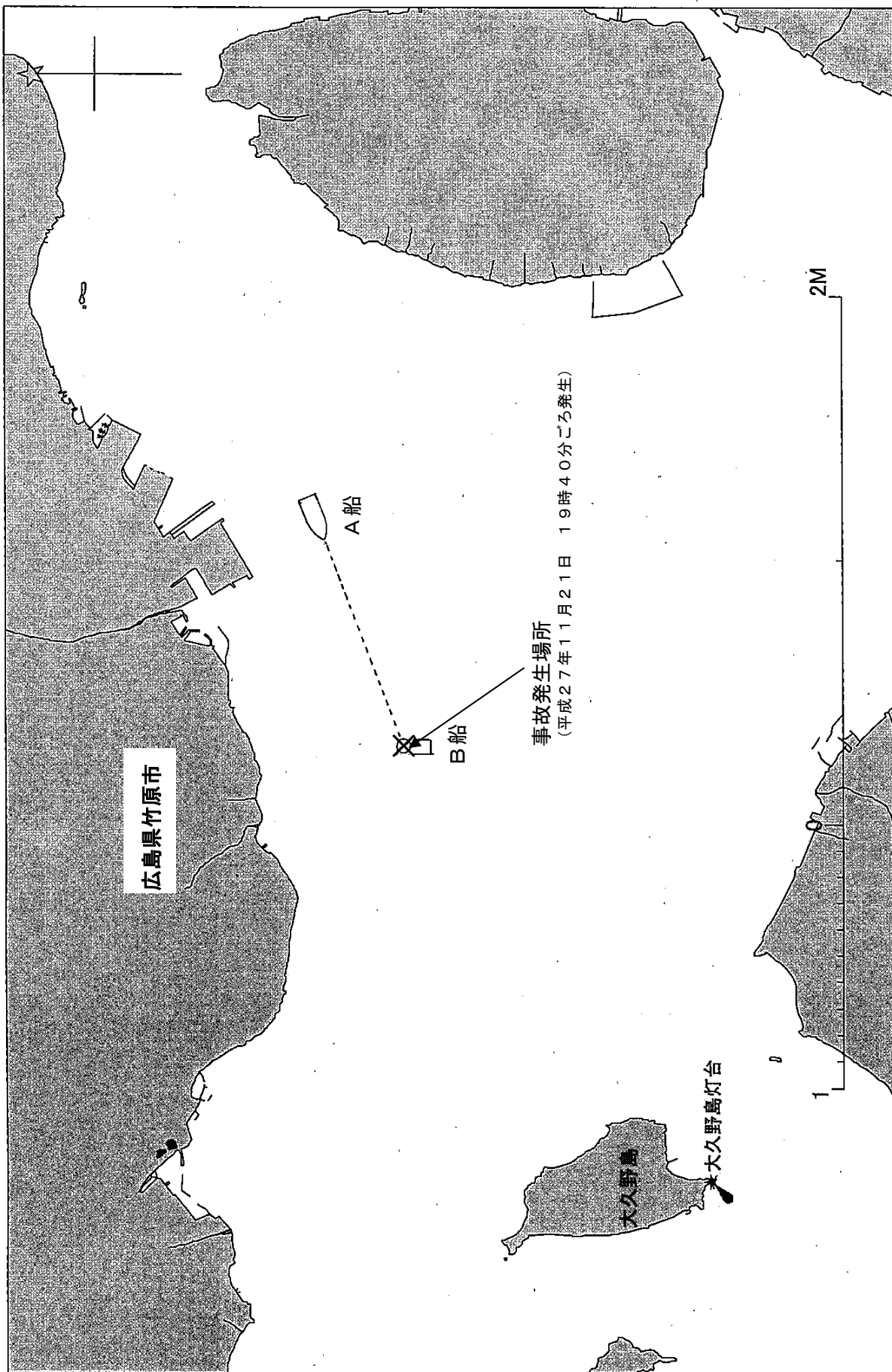


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況



右舷船首