

船舶事故調査報告書

平成28年12月15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

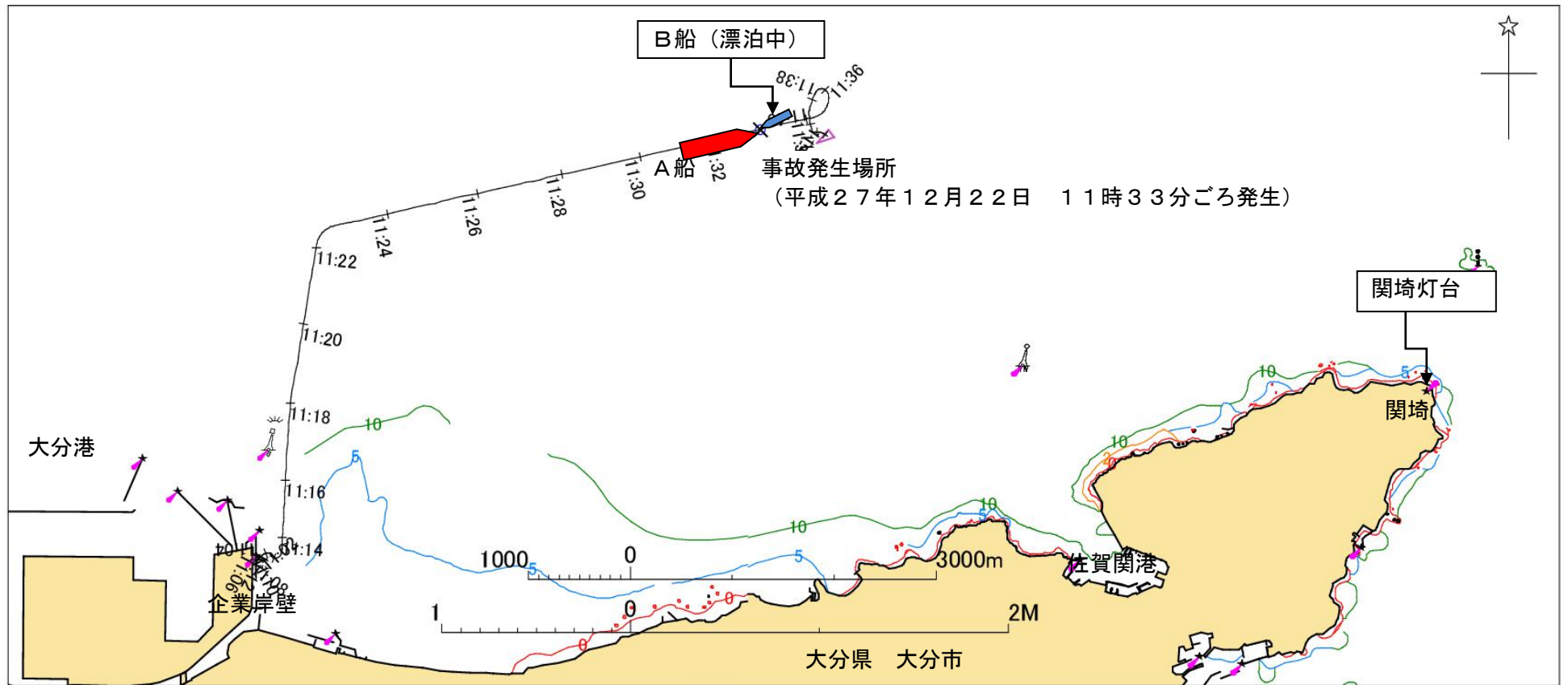
事故種類	衝突
発生日時	平成27年12月22日 11時33分ごろ
発生場所	大分県大分市佐賀関港北西方沖 関崎灯台から真方位292° 3.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 17.4′ 東経131° 50.1′）
事故の概要	液化ガス運搬船第十三光新丸は、東北東進中、また、プレジャーボート若栄丸は、漂流中、両船が衝突した。 若栄丸は、船長が負傷し、操舵室の脱落等を生じ、第十三光新丸は、右舷船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、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 液化ガス運搬船 第十三光新丸、749トン 141462、宮崎海運株式会社 67.00m×11.50m×4.85m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成23年4月23日 B プレジャーボート 若栄丸、5トン未満 293-29288大分、個人所有 6.80m（Lr）×1.93m×0.66m、FRP ディーゼル機関、30.90kW、平成7年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年3月25日 免状交付年月日 平成27年5月18日 免状有効期間満了日 平成30年3月24日 B 船長B 男性 67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 平成15年9月2日 免許証交付日 平成25年2月8日 （平成30年9月3日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）

損傷	<p>A 右舷船首部外板及び右舷錨に擦過傷</p> <p>B 左舷船首部ブルワークに破損、操舵室の脱落、スパンカーマストの曲損（全損）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、液化プロパンガス約300t及び液化ブタンガス約300tを積んで沖縄県金武中城港^{まんなかくすく}に向け、大分市大分港東部の企業岸壁から出航した。</p> <p>船長Aは、単独で航海当直につき、港外に向けて北進した後、大分市関埼沖に向けて右転することとし、目視及びレンジを3Mと6Mに切り替えたレーダーで右舷方を確認したところ、進行方向に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる船はいないものと思い、右舵を取って針路を真方位081°に設定し、約13.8～14.0ノット（kn）の対地速力で航行した。</p> <p>船長Aは、操舵スタンドから操舵室左舷後部の海図台に移動し、船尾方を向いて航海日誌の記載を始め、時々、目視で船首方の見張りを行っていたが、他船を認めなかったため、航海日誌の記載を続けた。</p> <p>船長Aは、操舵室左舷側の扉が開いていて北風が吹き込んで寒かったので、同扉を閉めて右舷側の扉を開けてウイングに出たところ、平成27年12月22日11時33分ごろ、A船のNo.1貨物油タンク付近の舷側から右舷方へ約10mの距離のところに操舵室が脱落したB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船を難破船だと思い、海上保安庁に難破船を発見したのでこれから救助する旨及び発見した場所を通報した。</p> <p>船長Aは、減速しながらA船を左旋回させ、B船の周囲に気を配りながら、B船の近くに停船させようとしていたところ、船尾にいた乗組員が、海上に遭難者がいると知らせて来たので、停船し、搭載している交通艇を降ろして救助に向かった。</p> <p>船長Aは、B船に向かい、海上からB船の甲板上に上がっていた船長Bを認め、救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、佐賀関港北西方沖でシーアンカーを船首から入れ、船首を西南西方に向けて主機を作動させた状態でクラッチを中立とし、釣りをしながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは、釣りを終えて帰港することとし、シーアンカーを収納しようと思い、釣りをしていた右舷船尾から船首に移動した際、船首方に北進するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船が右転したところを見たが、B船のいるところより沖の方を関埼の方に向けて航行するものと思い、右舷船首に立ってシーアンカーを揚げ始めた。</p> <p>船長Bは、シーアンカーを甲板上に揚げて船首倉庫に収納したとこ</p>

	<p>ろ、船首方約500mの距離にB船に向かって来るA船を視認したが、関埼に向かっていると思っていたので、いずれA船が針路を変えるだろうと思い、漂泊を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、接近してくるA船が間近になっても変針しないことに不安を感じ、手を振って大声で呼び掛けたりしたものの、至近に迫ったので右舷船首から海上に飛び込んだ直後、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が通り過ぎてから泳いでB船に戻り、這い上がって甲板上に座り、引き返してくるA船の救助を待った。</p> <p>船長Bは、A船の交通艇に救助され、A船で介抱された後、巡視船を経て救急車で病院に搬送され、溺水肺と診断され、5日間の入院治療を受けた。</p> <p>B船は、漁業協同組合の漁船により佐賀関漁港にえい航され、廃船処理とされた。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船と衝突したことに気付いていなかった。</p> <p>A船の乗組員は、船尾楼甲板の食堂にいたところ、A船が速力を落とし、左旋回を始めたことで何かあったと思い、外に出て海上に浮かんでいる船長Bを発見した。</p> <p>船長Aは、救助した船長Bから、A船がB船に衝突したことを聞いて半信半疑であったが、船体を調べたところ右舷船首部に擦過傷があったので衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、笛を船首倉庫に収納していたので、取り出して使用することができなかった。</p> <p>B船は、レーダー反射器の備え付けを免除されていた。</p> <p>船長B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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、佐賀関港北西方沖を東北東進中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、航海日誌の記載作業をしていて見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視及びレーダーで進行方向を見て他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、佐賀関港北西方沖で漂泊中、船長Bが、約500mの距離にB船に向かって来るA船を視認したものの、いずれA船が針路を変えるだろうと思い、漂泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、A船と衝突する際、A船の球状船首の起こす盛り上がった波が衝突前にB船の船首船底を押し、B船が半回転して向きが変わり、B船の左舷部とA船の右舷船首部及び右舷錨とが衝突した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、佐賀関港北西方沖において、A船が東北東進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、航海日誌の記載作業をしていて見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、約500mの距離に接近してくるA船を視認したものの、いずれA船が針路を変えるだろうと思い、漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
参考	<p>A船の所有者は、本事故後、航海当直手順書を改正し、変針前及び変針後の安全確認を徹底することとして管理船舶の指導を行った。</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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。 ・接近してくる船に対しては、注意を向け、いつでも避航動作が取れるよう備えること。 ・小型船舶は、レーダーに映りにくいので、レーダー反射器を備え、できる限り高い位置に掲げることが望ましい。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
11:20:08	33-16-22.4	131-47-02.8	010	007	12.9
11:21:08	33-16-35.3	131-47-05.2	009	007	13.0
11:22:08	33-16-48.1	131-47-07.8	010	021	12.9
11:23:08	33-16-54.4	131-47-19.1	080	077	12.1
11:25:08	33-17-00.3	131-47-50.2	077	075	13.6
11:28:18	33-17-09.9	131-48-40.7	078	076	13.8
11:30:08	33-17-15.4	131-49-10.3	077	074	13.8
11:32:08	33-17-21.7	131-49-42.7	077	076	14.0
11:33:08	33-17-24.9	131-49-58.9	076	076	13.9
11:34:09	33-17-27.7	131-50-14.8	079	065	12.8
11:35:06	33-17-33.0	131-50-21.7	018	345	6.5
11:36:09	33-17-37.0	131-50-20.1	310	271	3.2
11:37:18	33-17-36.0	131-50-16.9	214	217	2.9
11:39:08	33-17-29.3	131-50-14.4	182	190	4.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。