

## 船舶事故調査報告書

平成30年11月21日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年5月23日 16時20分ごろ
発生場所	香川県東かがわ市三本松港北東方沖 三本松港北防波堤灯台から真方位039° 5.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.0′ 東経134° 25.0′）
事故の概要	油タンカー <sup>ふたば</sup> 双葉丸は、西北西進中、また、漁船 <sup>やわた</sup> 八幡丸は、錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年6月15日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 油タンカー 双葉丸、199トン 131084、松江海運有限会社 B 漁船 八幡丸、9.1トン KA2-1373（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級（航海） 航海士A、六級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船尾部オーニング枠に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視程 約3～5M 海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、空倉で、航海士Aが単独で船橋当直につき、三本松港北東方沖を約12ノットの対地速力、真方位約293°の針路で自動操舵により航行した。 航海士Aは、周囲に航行の支障となる船舶が見当たらなかったため、船橋左舷側後部の海図机で船尾方を向いて書類作業を行っていたところ、平成30年5月23日16時50分ごろ海上保安庁からVHF無線電話で、漁船と衝突したのではないかと問合せを受けた。 A船は、錨泊した後、右舷船首部外板に擦過傷が確認された。 航海士Aは、本事故当時、書類作業中に船橋航海当直警報装置のタイマーリレーが6分毎に発する約十数秒間の秒針音を聞き、同装置のリセットスイッチを押した後、周囲の状況を見て書類作業に戻る動作を繰り返し行っていた。 B船は、船長B及び甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、三本松港北東方沖で錨泊中、船長Bが、16時20分ごろ衝撃を感じて周囲を見たところ、A船が航行を続けてB船から離れてい

	<p>くのを認め、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、自力で航行して係船場所に帰った。</p> <p>船長Bは、本事故当時、甲板員Bと共に操舵室内で休息しており、時々、レーダー及び目視により周囲の見張りを行っていたが、接近するA船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示していなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、三本松港北東方沖を西北西進中、単独で船橋当直についていた航海士Aが、書類作業をしていて周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、三本松港北東方沖で錨泊中、船長Bが、操舵室内で休息していて周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、三本松港北東方沖において、A船が西北西進中、B船が錨泊中、航海士A及び船長Bが、共に周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船橋当直者は適切な見張りを妨げる作業を行わないこと。</li> <li>・ 錨泊中であっても適切な周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・ 錨泊する際は、黒色の球形形象物を表示すること。</li> </ul>