

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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                             | 令和5年10月28日 11時11分ごろ  |
| 発生場所                             | 大分県津久見市津久見港北方沖<br>津久見港千怒A防波堤灯台から真方位277°640m付近<br>(概位 北緯33°05.3′ 東経131°52.6′)   |
| 事故の概要                            | 貨物船第六十八かねと丸は、西南西進中、錨泊中の貨物船新常豊丸に衝突した。   |
| 事故調査の経過                          | 令和5年11月1日、主管調査官（門司事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 貨物船 新常豊丸、498トン<br>136814、西瀧海運株式会社<br>B 貨物船 第六十八かねと丸、498トン<br>143524、戸高興産株式会社、津久見海運株式会社   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、三級（航海）<br>B 船長B、四級（航海）   |
| 負傷者                              | なし   |
| 損傷                               | A 右舷船尾部外板に破口及び擦過傷<br>B 右舷船首部外板に擦過傷及び右舷錨の脱落   |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期  |
| 事故の経過                            | A船は、船長Aほか5人が乗り組み、津久見港での積荷役作業開始時刻まで時間調整を行う目的で、津久見港北方沖において錨泊することとし、船長Aが船体の振れ回りがなく危険はないと判断して乗組員を自室で休憩させ、船橋を無人とし黒色球形形象物を揚げて錨泊を開始した。<br>A船は、船首を北東方に向けて錨泊中、B船が衝突した。<br>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、船長Bが単独で操船し、津久見港で積荷役を行う目的で、津久見港北東方沖を約12.5ノットの対地速力で西南西進した。<br>船長Bは、船橋中央に立ち遠隔操舵により操船に当たり、津久見港北東方沖にある黒島の東方沖で、船首を北東方に向けて錨泊しているA船を船首方に視認した後、A船まではもう少し距離があるので、双眼鏡で着岸予定の岸壁や津久見港全体の岸壁を見ながら、同じ針路及び速力で航行させた。<br>船長Bは、双眼鏡を下ろしたところ、船首方約100mにA船を視認し、急いで機関を後進に入れて左舵を取ったものの、B船の右舷船 |

|                     |  |
|---------------------|--|
|                     | <p>首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、両船の負傷者の有無及び両船の損傷状況を確認した後、118番通報を行い、A船と共に自力で航行して津久見港へ入港した。</p> <p>船長Bは、双眼鏡で着岸予定の岸壁や津久見港全体の岸壁を見ることに意識を向けている間に、A船が錨泊していることを失念してしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、慣れた海域であっても気を緩めず、作動させていたレーダー（0.1海里レンジ）画面を見れば良かったと本事故後に思った。</p>     |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>A船は、津久見港北方沖で船首を北東方に向けて錨泊中、右舷船尾部にB船の右舷船首部が衝突したものと推定される。</p> <p>B船は、津久見港北方沖を西南西進中、船長Bが、船首方で錨泊中のA船を認めた後、双眼鏡で津久見港の岸壁を見ることに意識を向けているうちにA船の存在を失念し、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>   |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、津久見港北方沖において、A船が、船首を北東方に向けて錨泊中、また、B船が、西南西進中、船長Bが、船首方で錨泊中のA船を認めた後、双眼鏡で津久見港の岸壁を見ることに意識を向けているうちにA船の存在を失念し、同じ針路及び速力で航行を続けたため、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>再発防止策</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>・船長は、錨泊中の場合であっても、当直を行う職員に、適当な間隔をおいて船内を巡視させるなど、適切かつ有効な当直体制がとれるよう措置することが望ましい。</li> <li>・船長は、双眼鏡で特定の方向のみに意識を向けることなく、レーダー画面を見たり、目視で周囲の状況を確認したりするなどし、常に適切な見張りを行うこと。</li> </ul> |