

3. 事故調査事例

事例 1

船首浮上により約 90° の範囲の死角が生じた状態で航行中に衝突

概要：A 船は、船長 A ほか同乗者 2 人が乗船し、大分市^{せきさき}関埼南東沖で釣りのために錨泊中、B 船は、船長 B ほか 1 人が乗り組み、操業を終えて臼杵市^{うすき}佐志生漁港に向けて航行中、平成 20 年 11 月 5 日 16 時 00 分ごろ両船が衝突した。

A 船は、船長 A が重傷を負い、操舵室右舷側壁の倒壊及び機器類等の損傷を生じた。B 船は、右舷船首部ブルワークの剥離等の損傷を生じたが、死傷者はいなかった。

事故発生に至る経過

A 船(漁船)

総トン数：4.9 トン
Lr×B×D：11.98m×2.79m×0.84m
船 質：FRP
機 関：ディーゼル機関 1 基
出 力：90 (漁船法馬力数)

B 船(漁船)

総トン数：4.3 トン
Lr×B×D：11.54m×2.59m×0.80m
船 質：FRP
機 関：ディーゼル機関 1 基
出 力：295kw (漁船法馬力数)

12 時 15 分ごろ

大分県佐賀関漁港を出港し、関埼南東方沖の沖ノ瀬に向かった

沖ノ瀬において、錨泊していることを示す球形の形象物を掲げて錨泊し、機関を停止して釣りを開始した

同乗者 A1 は、釣りをしていたところ、右舷船首方約 150m に接近してくる B 船を視認して船長 A に知らせた

船長 A も、B 船を視認し、A 船の前方を通過すると思い、B 船を見守った

汽笛による注意喚起信号は行わなかった

船長 A は、B 船が約 50m に接近したとき、衝突の危険を感じ、機関を始動して前進にかけ、舵を右一杯に取った

同乗者 A1 は、衝突直前に海中に飛び込み、同乗者 A2 は、甲板上に伏せた

16 時 00 分ごろ

衝 突

05 時 00 分ごろ

大分県佐志生漁港を出港し、速吸瀬戸^{はやすい}で操業を行った

操業を終え、針路を約 235° に定め、自動操舵によって約 15~16 ノットの速力で佐志生漁港沖に向けて航行した

船首が浮上し、船首に約 90° の範囲の死角を生じた状態であった

詳細は「船首方視界制限状態」(次ページ)を参照

船長 B は、腰掛に座った体勢で当直に当たり、レーダーを 0.5 海里レンジとして作動させていたが、考え事をしており、レーダーをよく見ていなかった

船長 B は、A 船に気付かず航行した

事故当時の気象及び海象の状況

天気は晴れ、北の風、風力 2、海面は穏やかであり、視界は良好であった



B 船の船首方視界制限状態

操舵室からの前方の見通しは、約 15～16 ノットで航走すれば、船首浮上によって船首水平方向に約 90° の範囲にわたり、水平線が視認できないくらいの死角が生じていた



B 船の操舵室の状況 →

船長 B のふだんの操船方法

船長 B は、船首方に死角を生じるので、前方はレーダーにより、左右は目視によってそれぞれ見張りをを行い、レーダーで映像を探知した場合は、船首を左右に振って目視で確認し、船舶がふくそう輻輳しているときには、操舵室の外に出るなどして船首の死角を補う見張りを行っていた

船長 A の B 船初認時の判断

船長 A は、錨泊して機関を停止し、同乗者に接近する他船があれば知らせるように依頼して後部甲板で釣った魚の処理をしていたとき、同乗者 A1 から知らせを受け、約 150m に接近した B 船を視認した

船長 A は、B 船が自動操舵で航行する際の船首の振れにより、A 船の前方を通過するものと判断した可能性があると考えられる

原因：本事故は、関崎南東沖において、A 船が錨泊中、B 船が南西進中、B 船が、A 船に気付かずに A 船に向けて航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

B 船が A 船に気付かなかったのは、B 船の船首方に死角が生じている状況下、船長 B が、考え事をしており、レーダーによる前方の見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

再発防止に向けて

- レーダーによる前方の見張りを適切に行うこと。
- 船首を左右に振ったり、操舵室の外に出るなどにより、目視で見張りを行うこと。
- 接近する船舶があれば、早期に注意喚起信号を行うこと。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(2010年3月26日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2010/MA2010-3-29_2008mj0044.pdf