

船舶事故等調査報告書

平成22年5月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010仙第6号
事故等種類	衝突
発生日時	平成22年1月28日 01時15分ごろ
発生場所	福島県相馬市鶴ノ尾埼灯台から真方位132° 5.8海里（M）付近 （概位 北緯37° 45.6′ 東経141° 04.5′）
事故等調査の経過	平成22年1月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	A 砂利運搬船 第十八 ^{だいふく} 大福丸、434トン 129333、個人所有 B 漁船 ^{しんこう} 神光丸、5.5トン FS2-3071（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長、五級海技士（航海） B 船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定甲板員
死傷者等	A なし B 負傷 2人（船長B及び甲板員B）
損傷	A 左舷船首部に擦過痕 B 左舷船首部が大破
事故等の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、船長Aが、単独で船橋当直につき、相馬市相馬港南東方沖を約352°の針路及び約11.3ノット（kn）の速力で自動操舵により航行中、左舷船首10～15°、距離約10Mのところに数十隻の漁船群の明かりを視認した。</p> <p>船長Aは、多くの漁船がA船の船首方を右方に横切り、4～5隻の漁船がA船の船尾方を通過する態勢であったが、B船の方位に変化がないまま約1Mに接近したので、探照灯でB船を照射して航行を続行した。</p> <p>船長Aは、B船と間近に接近したので、手動操舵に切り換えて右舵一杯とし、機関を後進にかけたが、平成22年1月28日01時15分ごろA船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突し、海上保安部に通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、松川浦漁港の東方沖から、01時00分ごろ漁場に向けて約70隻の僚船と一斉に航行を開始した。</p> <p>船長Bは、単独で船橋当直につき、5～6隻の僚船とともに、約135°の針路及び約16.0knの速力で自動操舵により航行中、いつも漁業無線で他船の有無などを教えてくれていた僚船から何も連絡がなかったので、付近には僚船だけが航行しているものと思い、01時10分ごろから操舵室の照明を点灯して天気図を見ていた。</p> <p>船長Bは、天気図を見終わって照明を消灯したのち衝撃を受け、A船と衝突したことを知り、僚船に連絡した。</p> <p>衝突の衝撃で、船長Bは、舵輪で右顔面及び右上半身を打撲して額から出血し、操舵室内で仮眠していた甲板員Bは、操舵室内の構造物で頭頂</p>

	<p>部、右上半身及び腰部を打撲した。</p> <p>A船は自力で相馬港に入港した。</p> <p>船長Bは来援した僚船に移乗し、B船は僚船の乗組員が操船してともに松川浦漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、入港後、救急車で病院に搬送され、顔面挫創、右肋軟骨損傷及び胸骨挫傷と診断された。甲板員Bは、頭部打撲、右肋軟骨損傷及び骨盤挫傷を負い、その後通院した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m</p>								
その他の事項	<p>船長Bは、レーダーを1.5Mレンジで作動させていた。</p> <p>船長Bは、A船が探照灯を照射したことに気が付かなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、相馬港南東方沖を北進中、船長Aが、左舷船首方から右方に横切る態勢のB船を視認し、衝突のおそれのある態勢で接近しているB船に対して探照灯を照射したのみで航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船が、汽笛による警告信号を行っていたら、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、付近には僚船のみが航行しているものと思い込み、見張りを行わなかったため、前路を左方に横切る態勢のA船が存在すること、及びA船が探照灯を照射したことに気が付かなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、相馬港南東方沖を北進中、船長Aが、左舷船首方から右方に横切る態勢のB船を視認し、衝突のおそれのある態勢で接近しているB船に対して探照灯を照射したのみで航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船が、汽笛による警告信号を行っていたら、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、付近には僚船のみが航行しているものと思い込み、見張りを行わなかったため、前路を左方に横切る態勢のA船が存在すること、及びA船が探照灯を照射したことに気が付かなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、相馬港南東方沖を北進中、船長Aが、左舷船首方から右方に横切る態勢のB船を視認し、衝突のおそれのある態勢で接近しているB船に対して探照灯を照射したのみで航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船が、汽笛による警告信号を行っていたら、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、付近には僚船のみが航行しているものと思い込み、見張りを行わなかったため、前路を左方に横切る態勢のA船が存在すること、及びA船が探照灯を照射したことに気が付かなかったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、相馬港南東方沖において、A船が北進中、B船が南東進中、A船が衝突のおそれがある態勢で接近するB船に対して探照灯を照射したのみで航行を続け、また、B船が見張りを行わなかったため、A船の存在に気付かず、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>								