

# 船舶事故調査報告書

平成23年5月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 石川 敏 行

委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年6月18日 05時20分ごろ
発生場所	山口県下関市角島北西方沖 角島灯台から真方位310°23海里（M）付近 （概位 北緯34°36.0′ 東経130°30.0′）
事故調査の経過	平成22年8月30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 漁船 第六十六 <sup>めいしやう</sup> 明 翔丸、19トン TT2-1919（漁船登録番号）、有限会社大幸水産 18.83m（Lr）×3.92m×1.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成元年4月20日 B 漁船 志 <sup>しか</sup> 賀丸、16トン FO2-6110（漁船登録番号）、個人所有 16.35m（Lr）×3.94m×1.59m、FRP ディーゼル機関、582kW（漁船法馬力数）、昭和62年5月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55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5年3月15日 免許証交付日 平成20年2月25日 （平成25年3月14日まで有効） B 船長B 男性 51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 昭和54年7月6日 免許証交付日 平成19年4月19日 （平成24年7月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部のいか釣り機3台及び綱取り機を損壊 B 右舷船首部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、角島北西方沖でパラシュート型アンカーを使用して漂泊し、いか一本釣り漁を操業中、周囲が明るくなってきた頃、船長Aが、目視及びレーダーにより周囲に船舶を認めなかったことから、操業を中断して白色全周灯1個及び紅色全周灯2個を点灯し、操

	<p>舵室から離れて後部甲板の船室で他の乗組員と共に朝食をとっていた。</p> <p>船長Aは、他船の機関音が聞こえたので急いで後部甲板に出たところ、左舷後方至近に迫ったB船に気づき、機関を始動して全速力前進としたが、平成22年6月18日05時20分ごろ、角島灯台から真方位310°23M付近において、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、角島沖で僚船6隻と共にまき網漁を操業し、18日04時ごろ漁獲物の運搬のため漁場を発進して福岡県宗像市鐘崎漁港に向かい、船長Bが、単独で船橋当直に当たり、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を点灯し、約10ノット(kn)の対地速力で手動操舵により角島北西方沖を南南西進した。</p> <p>船長Bは、2Mレンジとしたレーダーに他船の映像が映っていなかったことから、前方に船舶はいないものと思い、手動操舵についていたものの、前路で漂泊中のA船に気付かずに航行して衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風 ほとんどなし、視程 約1km</p> <p>海象：波高 数十cm、潮流 ほとんどなし</p> <p>日出時刻：06時03分ごろ</p>								
その他の事項	<p>A船は、汽笛を装備していた。</p> <p>B船は、鐘崎漁港を基地とするまき網船団の運搬船で、17日18時ごろ同漁港を出港して角島沖の漁場で夜間操業していた。</p> <p>B船は、約10knの対地速力で航行していたが、船首の浮上による船首方の死角は生じていなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B 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、角島北西方沖で漂泊中、船長Aが、周囲に船舶を認めなかったため、他の乗組員と共に船室で朝食をとり、見張りを行っていなかったことから、A船に向けて接近するB船に気付かずに漂泊を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、角島北西方沖を南南西進中、船長Bが、レーダーに他船の映像が映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のA船に気付かずにA船に向けて航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B 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、角島北西方沖で漂泊中、船長Aが、周囲に船舶を認めなかったため、他の乗組員と共に船室で朝食をとり、見張りを行っていなかったことから、A船に向けて接近するB船に気付かずに漂泊を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、角島北西方沖を南南西進中、船長Bが、レーダーに他船の映像が映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のA船に気付かずにA船に向けて航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B 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、角島北西方沖で漂泊中、船長Aが、周囲に船舶を認めなかったため、他の乗組員と共に船室で朝食をとり、見張りを行っていなかったことから、A船に向けて接近するB船に気付かずに漂泊を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、角島北西方沖を南南西進中、船長Bが、レーダーに他船の映像が映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のA船に気付かずにA船に向けて航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、角島北西方沖において、A船が漂泊中、B船が南南西進中、船長Aが、見張りを行っておらず、また、船長Bが、適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<p>本事故の防止策として、次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目視又はレーダーにより常時適切な見張りを行うこと。特に、夜間航海において、レーダーを有効に活用することが大切であり、レーダーを遠距離又は近距離レンジに切り換えて使用し、他船の映像を見落とさな</li> </ul>								

	いようにすること。 ・ 漂泊中であっても、周囲の適切な見張りを行い、接近する他船があれば、汽笛信号を行うなどして他船に注意を喚起すること。
--	--

※ 「参考」は、今後の同種船舶事故等の再発防止のために役立つと考えられる事項を列挙したものである。