

船舶事故調査報告書

平成23年6月23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11月18日 01時40分ごろ
発生場所	山口県長門市今岬北方沖 今岬灯台から真方位358° 10.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 35.2′ 東経131° 07.4′）
事故調査の経過	平成22年12月2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 油タンカー 第二十一 ^{みつ} 光丸、699トン 134087、光栄海運株式会社 74.45m×11.20m×5.35m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成6年5月 B 漁船 ^{みかみ} 三上丸、6.6トン YG2-7525（漁船登録番号）、個人所有 13.50m（Lr）×2.58m×1.01m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和60年7月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年4月9日 免状交付年月日 平成19年1月29日 免状有効期間満了日 平成24年4月8日 一等航海士A 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年2月12日 免状交付年月日 平成22年3月8日 免状有効期間満了日 平成25年2月11日 B 船長B 男性 62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60年9月11日 免許証交付日 平成21年12月1日 （平成27年9月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部から船尾部にかけて擦過傷 B 船首部の錨台などを損傷

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び一等航海士Aほか5人が乗り組み、平成22年11月18日01時30分ごろ、約234°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により今岬北方沖を航行中、船橋当直中の甲板長が、右舷前方に南進中の小型船が1隻いることを一等航海士Aに引き継いで船橋当直を交替した。</p> <p>単独の船橋当直に就いた一等航海士Aは、右舷船首30～40°3M付近にB船の白灯を視認し、レーダーによりB船が南東進していることを確認した。</p> <p>一等航海士Aは、しばらくして、B船のコンパス方位に変化がなく、衝突するおそれがある態勢で接近したので、B船との距離が1M以内になったとき、探照灯によりB船の方向を照らして注意を喚起しただけでB船とは何とか通過できるだろうと思い、B船の進路を避けずに航行した。</p> <p>一等航海士Aは、衝突直前に手動操舵に切り替えて左舵一杯としたが、01時40分ごろ、今岬灯台から358°10.2M付近において、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、長門市通漁港に帰港するため、約135°の針路及び約11～12knの速力で自動操舵により今岬北方沖を航行中、船長Bが、01時30分ごろ、左舷船首50°3M付近にA船の白灯を視認し、レーダーによりA船が南西進していることを確認した。</p> <p>船長Bは、A船と接近するまでまだ余裕があると思い、僚船と無線で交信していたところ、衝突直前に前方至近に接近したA船に気付き、右舵一杯及び機関停止としたが、A船と衝突した。</p> <p>A船は、海上保安庁に通報し、B船は、自力航行して通漁港に入港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1～1.5m、潮流 ほとんどなし</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、マスト灯2個、舷灯1対及び船尾灯1個を点灯していた。 A船は、船首が約165°を向いたときに衝突した。 B船は、マスト灯1個、両色灯1個及び船尾灯1個を点灯していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり なし なし</p> <p>A船は、今岬北方沖を南西進中、一等航海士Aが、B船がA船の前路を左方に横切り衝突するおそれがある態勢で接近しているのを認めた際、探照灯によりB船の方向を照らして注意を喚起したのみでB船とは何とか通過できるだろうと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今岬北方沖を南東進中、船長Bが、A船と接近するまでにはまだ余裕があるものと思い込み、無線で僚船との交信を続け、適切な見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かずに航行し、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、今岬北方沖において、A船が南西進中、B船が南東進中、一等航海士Aが、探照灯によりB船の方向を照らして注意を喚起したのみで針路及び速力を保持して航行し、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>本事故の再発防止策として、次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 両船が進路を交差させて接近する場合は、航法に関する判断を行い、避航船又は保持船としての動作を適切に行うこと。

※ 「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。