

船舶事故調査報告書

平成23年7月21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9月27日 00時30分ごろ
発生場所	山口県長門市川尻岬北東方沖 長門川尻岬灯台から真方位050° 6.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 30.7′ 東経131° 04.5′）
事故調査の経過	平成22年9月27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	<p>A 引船 ^{ゆうしやう}雄 昌、98トン 135391、個人所有 31.42m×7.00m×2.98m、鋼 ディーゼル機関、698KW、平成8年9月</p> <p>B 台船 ^{とうしん}東 伸、トン数なし 船舶番号なし、株式会社近藤海事 60.0m×20.0m×3.5m、鋼 機関なし、平成4年8月（建造）</p> <p>C 漁船 ^{かいえい}海 栄丸、4.99トン YG3-43996（漁船登録番号）、個人所有 11.10m（Lr）×2.63m×0.76m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和55年11月1日</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年7月22日 免状交付年月日 平成21年7月13日 免状有効期間満了日 平成26年9月13日 航海士A（二等航海士） 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月31日 免状交付年月日 平成22年3月16日 免状有効期間満了日 平成27年8月30日</p> <p>C 船長C 男性 66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51年4月23日 免許証交付日 平成18年2月13日 （平成23年10月23日まで有効）</p>

死傷者等	死亡 1人(船長C)
損傷	<p>A なし</p> <p>B 船首部、船底及び左舷側スケグに擦過傷(船首部付近のえい航索に塗料付着)</p> <div data-bbox="587 324 1358 831" data-label="Image"> </div> <p>C 船首部に擦過傷、右舷中央部に割損、プロペラ翼及び舵軸に曲損並びに操舵室上部に欠落</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、長さ約17.5mのえい航索によりB船をえい航してA船引船列を構成し、航海士Aが単独の船橋当直に就き、約7.0ノットの対地速力で自動操舵により川尻岬北東方沖を南西進していた。</p> <p>航海士Aは、平成22年9月27日00時25分ごろ右舷船首30～40°1M付近に南進するC船の红灯を認め、右転してC船を避けようと考えていたところ、C船が左転して绿灯を見せるようになり、A船引船列と右舷を対して通過する態勢となったことから、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>航海士Aは、C船がA船の右舷側を約250m隔てて通過したのち、その動静をしばらく見ていたところ、00時30分ごろ、C船が右転を始めて間もなくその灯火が見えなくなった。</p> <p>航海士Aは、機関を停止したのち船長Aに報告してA船引船列が引き返したところ、転覆したC船を発見し、船長Aが118番通報を行った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、9月26日16時ごろ、いか一本釣り漁の目的で山口県長門市^{まわと}黄波戸漁港を出港し、翌27日02時ごろに帰港する予定であった。</p> <p>船長Cは、27日03時20分ごろ、海上保安官により転覆したC船内で発見されて病院に搬送されたが、死亡が確認された。死因は溺水と検案された。</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0.5m、潮流 なし</p>
その他の事項	<p>A船は、マスト灯3個、舷灯1対、船尾灯1個及び引き船灯1個を点灯しており、B船は、各舷の船首部、中央部及び船尾部に約0.5Wの白色点滅灯を計6個、各舷中央部及び船尾中央部に紅色と緑色が交互に点滅する約10Wの灯火を計3個点灯していたが、法定灯火である両舷灯及び船尾灯は、バッテリーの不具合のため取り外していた。</p>

	<p>航海士Aは、C船がA船と互いに右舷を対して通過する態勢であったことから危険を感じず、汽笛や探照灯を使用しなかった。</p> <p>C船は、操舵室が船尾側に配置された小型漁船であった。</p> <p>船長Cは、本事故当日、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>船長Cは、発見されたとき、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本事故当時、A船引船列及びC船の周囲に他船はいなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>A船引船列は、川尻岬北東方沖を南西進中、航海士Aが、C船と互いに右舷を対して通過する態勢になったことから、針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p> <p>C船は、A船と右舷を対して通過したのち、右転してA船にえい航されていたB船と衝突した可能性があると考えられるが、C船の運航状況及び船長Cの行動については、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船が、法定灯火である舷灯1対及び船尾灯1個を掲げていれば、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船及びC船の損傷状況から、C船は、B船の船首部及びその付近のえい航索に衝突したのち、B船の船底下に潜り込み、B船の船尾方に流された可能性があると考えられる。</p> <p>船長Cの死因は、溺水であった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、川尻岬北東方沖において、A船がB船をえい航して南西進中、C船が航行中、B船とC船と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>今後の同種事故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"> ・適切な法定灯火を掲げること。 ・法定灯火が示す船舶の状態について正確に理解しておくこと。 	