

船舶事故調査報告書

平成23年9月8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

事故種類	衝突
発生日時	平成23年4月4日 01時15分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町佐多岬北西方沖 佐多岬灯台から真方位332° 6.2海里（M）付近 （概位 北緯31° 05.0′ 東経130° 36.2′）
事故調査の経過	平成23年4月4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 油送船 ^{ニッポン} NIPPON（パナマ共和国籍）、159,613トン 9237527（IMO番号）、Topaz Shipholding S.A.、 Golden Harmony Maritime S.A. 332.95m×60.00m×29.55m、鋼 ディーゼル機関、25,480kW、2001年10月20日 B 漁船 第二十七 ^{ほうとく} 豊徳丸、19トン KG2-997（漁船登録番号）、うえむら漁業生産組合 18.96m（Lr）×5.68m×2.03m、FRP ディーゼル機関、736kW（漁船法馬力数）、平成15年11月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A（クロアチア共和国籍） 男性 52歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年5月14日 （2014年1月20日まで有効） B 船長B 男性 61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53年6月2日 免許証交付日 平成18年8月28日 （平成24年1月29日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A なし B 船首部を圧損
事故の経過	A船は、船長Aほか25人が乗り組み、鹿児島県鹿児島市喜入港を出港してペルシャ湾に向かい、船長Aが、操船を指揮し、平成23年4月4日00時55分ごろ、約14ノット（kn）の速力で鹿児島湾を南西進した。 船長Aは、左舷前方から接近するB船に気づき、B船に対してVHF無線電話16CHで呼び出したが、応答がなかったので汽笛を吹鳴し、探照灯

	<p>を約2～3分間隔で照射して避航を促したが、B船が針路及び速力を変えずに接近した。</p> <p>船長Aは、右舵一杯をとってB船との衝突を避けようとしたが、01時15分ごろ、佐多岬灯台から真方位332°6.2M付近において、A船の左舷後部外板とB船船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか11人が乗り組み、僚船5隻と共に中型まき網漁を行うため、鹿児島県指宿市山川漁港を出港して佐多岬沖の漁場に向かい、船長Bが、佐多岬沖の漁場に到着したのち、平成23年4月3日19時ごろ単独の船橋当直に就き、舵輪の後方にある椅子に腰を掛け、魚群探知機及びソナーで魚群を探索しながら航行した。</p> <p>B船は、翌4日、佐多岬沖から鹿児島県南大隅町立目埼沖に向けて魚群を探索しながら約7knの速力で自動操舵により北北西進中、船長Bが、6MレンジとしたレーダーでA船を探知した。</p> <p>船長Bは、レーダーでA船が右舷前方約3Mを南進しているのを確認したものの、目視によりA船の灯火を確認しなかったため、A船が大型船であることを気付かず、A船が針路を変えてB船を避けてくれるものと思いい、その後はA船に対する見張りを行わずに魚群探索を続けた。</p> <p>船長Bは、前日の漁場到着後から一度も投網していなかったこともあり、魚群を見つけようとして魚群探知機及びソナーの画面に注意が向いていたので、A船との接近に気付かず、そのまま佐多岬北西方沖を北北西進中、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、前のめりとなって椅子から落ち、右足を負傷した。</p> <p>A船は、事故後間もなく反転して喜入港沖で錨泊した。</p> <p>B船は、自力で航行し、定係地の鹿児島県枕崎港に入港した。</p>				
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風速 約5～6m/s、視程 約3M 海象：波高 約40～50cm</p>				
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯のほか紅色の全周灯を点灯していた。</p> <p>B船は、中型まき網船団の網船であり、灯船2隻、探索船1隻及び運搬船2隻の計6隻で船団が構成されていた。</p> <p>B船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯のほか、船団を示す緑色の灯火を点灯していた。</p> <p>B船は、雨が降ったりやんだりしていたので、操舵室の扉は全部閉めていた。</p> <p>A船の運航の経過は、A船の船舶自動識別装置(AIS)の情報記録のとおりである。</p> <p>(付表1 A船の船舶自動識別装置(AIS)の情報記録 参照)</p>				
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1729 813 1859"> <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> </td> <td data-bbox="813 1729 1457 1859"> <p>あり なし なし</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1859 813 2072"></td> <td data-bbox="813 1859 1457 2072"> <p>A船は、佐多岬北西方沖を南西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船に対し、汽笛を吹鳴するとともに探照灯を照射して注意を喚起したものの、B船が針路及び速力を変えずに接近し、B船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	<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>あり なし なし</p>		<p>A船は、佐多岬北西方沖を南西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船に対し、汽笛を吹鳴するとともに探照灯を照射して注意を喚起したものの、B船が針路及び速力を変えずに接近し、B船と衝突したものと考えられる。</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>あり なし なし</p>				
	<p>A船は、佐多岬北西方沖を南西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船に対し、汽笛を吹鳴するとともに探照灯を照射して注意を喚起したものの、B船が針路及び速力を変えずに接近し、B船と衝突したものと考えられる。</p>				

		<p>B船は、佐多岬北西方沖において魚群を探索しながら北北西進中、船長Bが、レーダーで右舷前方約3Mを南進中のA船を確認したものの、A船がB船を避けてくれるものと思い込み、その後は魚群探知機及びソナーの画面に注意を向け、A船に対する見張りを行っていなかったことから、A船に気付かずに航行を続け、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、佐多岬北西方沖において、A船が南西進中、B船が魚群を探索しながら北北西進中、船長Bが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>今後の同種事故等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"> ・レーダーで他の船舶を探知した場合は、当該船舶の灯火を確認するとともに、レーダーを適切に用いてその動静を確認し、衝突を避けるための適切な動作をとること。

付表1 A船の船舶自動識別装置(AIS)の情報記録

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
01:07:58	31-06-04.8	130-37-53.7	218	213.3	14.1
01:08:58	31-05-53.2	130-37-44.4	222	215.8	14.0
01:09:58	31-05-42.0	130-37-34.5	224	218.4	14.0
01:10:58	31-05-31.1	130-37-24.2	234	222.3	13.7
01:12:04	31-05-21.3	130-37-11.3	242	232.0	13.3
01:13:15	31-05-12.8	130-36-56.0	248	242.7	13.1
01:14:04	31-05-08.2	130-36-44.6	241	244.5	13.1
01:15:06	31-05-01.3	130-36-31.3	234	236.2	13.2
01:16:31	31-04-49.5	130-36-13.9	228	229.3	13.4