

船舶事故調査報告書

平成23年12月22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 庄 司 邦 昭

委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年6月10日 07時35分ごろ
発生場所	香川県直島町局島北岸沖 岡山県玉野市所在の讃岐寺島灯台から真方位068° 1,950m付近 (概位 北緯34° 29.3′ 東経133° 59.6′)
事故調査の経過	平成23年7月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 液体貨物ばら積船 第五金勢丸、136トン 129092、有限会社詫間海運 38.57m×7.20m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、272kW、昭和62年4月6日 B 漁船 織田丸、1.4トン KA3-27713（漁船登録番号）、個人所有 7.09m (Lr) × 2.20m × 0.78m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成3年6月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 女性 60歳 六級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年12月25日 免状交付年月日 平成19年3月28日 免状有効期間満了日 平成24年12月24日 B 船長B 男性 71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59年3月2日 免許証交付日 平成20年9月1日 (平成26年3月1日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部のペイント剥離 B 左舷船首部に亀裂及び防舷材剥離
事故の経過	A 船は、船長A及び機関長Aが乗り組み、備讃瀬戸東航路中央第1号灯浮標付近を北進中、霧により急に視界が悪くなったので、周囲の様子を確認しながら航行と漂泊を繰り返した。 A 船は、船長Aがレーダーの見張りに就き、機関長Aが操舵して局島南西岸沖に至ったとき、1.5海里（M）レンジとしたレーダーで玉野市井島西岸沖に南西進する船舶を認めたので、同船の通過を確認したのち、局島の約1.2M北東方の井島南西岸沖で錨泊することとした。

	<p>船長Aは、航行を再開し、より早い段階で反航する他船を探知するため、レーダーのレンジを2Mに切り替え、手動で霧中信号を吹鳴しながら、局島に沿って約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により北東進した。</p> <p>A船は、井島北西岸沖から南西進する船舶とできるだけ接近しないようにするため、ふだんよりは局島北岸に近づいて航行していたところ、平成23年6月10日07時35分ごろ、讃岐寺島灯台から真方位068°1,950m付近において、その右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、直ちに海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、局島北岸沖において、機関を微速力前進とし、手動操舵により約1knの速力で北西進しながらたこつぼなわ漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、霧により視界が制限される状況下、航行中の船舶がレーダーでB船を探知して避けてくれるものと思い、船首左舷側に装備した巻揚げ機の前で左舷方を向き、揚縄作業を行っていたところ、A船と衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約20～50m</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮流 約1knの北東流</p> <p>香川県坂出市及び直島町には、6月10日02時30分に濃霧注意報が発表された。</p>								
その他の事項	<p>A船は、レーダーを2台装備し、本事故当時は、うち1台を使用していた。</p> <p>A船は、前部マスト灯、左舷灯、右舷灯及び船尾灯を点灯していた。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛音を聞かなかった。</p> <p>B船は、船首マスト灯、左舷灯、右舷灯、船尾灯及び黄色の回転灯を点灯していたが、レーダー及び汽笛は装備していなかった。</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>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖を北東進中、船長Aが、レンジを拡大するなどのレーダーによる適切な見張りを行っていなかったことから、右舷側から接近するB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖で操業中、船長Bが、航行中の船舶がレーダーでB船を探知して避けてくれるものと思い、見張りを行っていなかったことから、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	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>A船は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖を北東進中、船長Aが、レンジを拡大するなどのレーダーによる適切な見張りを行っていなかったことから、右舷側から接近するB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖で操業中、船長Bが、航行中の船舶がレーダーでB船を探知して避けてくれるものと思い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突し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	あり								
判明した事項の解析	<p>A船は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖を北東進中、船長Aが、レンジを拡大するなどのレーダーによる適切な見張りを行っていなかったことから、右舷側から接近するB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖で操業中、船長Bが、航行中の船舶がレーダーでB船を探知して避けてくれるものと思い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、霧により視界制限状態となった局島北岸沖において、A船が北東進中、B船が操業中、船長Aが適切な見張りを行わず、また、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>本事故後、A船は、装備されているレーダー2台のうち1台を1.5Mレンジ、他の1台を0.25～0.5Mレンジとし、共にオフセンターとして</p>								

	視界制限時に使用することとした。 本事故後、B船は、電子ホーンを備え付けた。
--	---