

## 船舶事故調査報告書

平成23年12月15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22年9月3日 21時03分ごろ
発生場所	山口県長門市川尻岬東方沖 長門川尻岬灯台から真方位084° 3,650m付近（概位 北緯34° 26.6′ 東経131° 00.8′）
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	A 押船 ツーナス <sup>スリー</sup> Ⅲ、136トン 140002、岡本海運株式会社 19.50m×12.85m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成16年5月 B バージ ツーナス <sup>ツー</sup> Ⅱ、942トン なし、岡本海運株式会社 64.23m×15.60m×5.90m、鋼 機関なし、平成16年7月5日 C 漁船 <sup>まつよし</sup> 松芳丸、4.93トン YG3-45063（漁船登録番号）、個人所有 10.69m(Lr)×2.67m×0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和55年2月10日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（一等航海士） 男性 32歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成10年5月28日 免状交付年月日 平成19年7月11日 免状有効期間満了日 平成25年5月27日 C 船長C 男性 72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50年2月25日 免許証交付日 平成19年5月21日 （平成24年8月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	B 左舷中央部から船尾部にかけての外板に擦過傷 C 右舷中央部ブルワークに亀裂及び擦過傷、マスト曲損
事故の経過	A船は、船長A、航海士Aほか4人が乗り組み、船首部を空倉のB船の船尾凹部に <sup>かんごう</sup> 嵌合して一体型プッシャーバージ（以下「A船押船列」という。）を形成し、船首約1.8m、船尾約3.2mの喫水で山口県仙崎湾に向けて航行していた。

	<p>航海士Aは、単独で船橋当直に就き、川尻岬東方沖を約10.2ノット(kn)の速力で手動操舵により東進中、左舷船首方約0.7～1海里(M)付近のいか釣り漁船群の中から、A船押船列に接近するように航行するC船を3Mレンジとしたレーダーで探知した。</p> <p>航海士Aは、C船を目視で確認しようとしたが、いか釣り漁船群の集魚灯に紛れて確認することができず、レーダーを1.5Mレンジに変更したもののC船の映像を判別できなかったため再び前方を見たところ、至近に迫ったC船を認め、右舵一杯及び機関停止としたが、平成22年9月3日21時03分ごろB船の左舷船尾部とC船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、いか釣り漁を終えて長門市川尻漁港に向けて約9knの速力で手動操舵により南西進中、船長Cが、操舵室の椅子に座って前方を見ながら操船していたが、右舷船首方から接近するA船押船列に気付かずに航行を続けていたところ、至近に迫ったA船押船列を初認し、左舵を取り減速したが、両船が衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期</p>								
その他の事項	<p>A船押船列は、前後マスト灯各1個、舷灯1対及び船尾灯1個を点灯していた。</p> <p>C船は、黄色回転灯を点灯しており、レーダーは装備しておらず、また、船首方に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>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船押船列は、川尻岬東方沖を東進中、航海士Aが、C船をレーダーで探知したものの、いか釣り漁船群の集魚灯に紛れてC船を視認できなかったことから、針路及び速力を保持して航行し、A船押船列のB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、川尻岬東方沖を南西進中、船長Cが、適切な見張りを行っていなかったことから、A船押船列に気付かずに航行し、A船押船列のB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	なし	判明した事項の解析	<p>A船押船列は、川尻岬東方沖を東進中、航海士Aが、C船をレーダーで探知したものの、いか釣り漁船群の集魚灯に紛れてC船を視認できなかったことから、針路及び速力を保持して航行し、A船押船列のB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、川尻岬東方沖を南西進中、船長Cが、適切な見張りを行っていなかったことから、A船押船列に気付かずに航行し、A船押船列のB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	なし								
判明した事項の解析	<p>A船押船列は、川尻岬東方沖を東進中、航海士Aが、C船をレーダーで探知したものの、いか釣り漁船群の集魚灯に紛れてC船を視認できなかったことから、針路及び速力を保持して航行し、A船押船列のB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、川尻岬東方沖を南西進中、船長Cが、適切な見張りを行っていなかったことから、A船押船列に気付かずに航行し、A船押船列のB船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、川尻岬東方沖において、A船押船列が東進中、C船が南西進中、航海士Aが、C船をレーダーで探知したものの、漁船群の集魚灯に紛れてC船を視認することができず、また、船長Cが、適切な見張りを行っていなかったため、A船押船列の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"> <li>漁船群の付近を通過するときは、漁船群から離脱して航行する船舶が存在する可能性があり、また、漁船群の集魚灯などによって当該船舶を目視で確認することが困難な場合があるので、できる限り漁船群から離れて航行するとともに、レーダーを活用するなどして適切な見張りを行うこと。</li> </ul>								