

船舶事故調査報告書

平成24年9月27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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月17日 23時58分ごろ
発生場所	長崎県西海市御床島北西方沖 御床島灯台から真方位323° 1,200m付近 (概位 北緯33° 01.1′ 東経129° 31.7′)
事故調査の経過	平成23年10月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 貨物船 信洋丸、202トン 132689、信洋海運株式会社 57.52m×9.50m×5.42m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成4年1月6日 B 漁船 第5満生丸、4.7トン NS3-502974（漁船登録番号）、個人所有 11.40m (Lr) × 2.54m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、147.10kW、昭和61年7月8日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成3年7月4日 免状交付年月日 平成23年5月2日 免状有効期間満了日 平成28年10月31日 B 船長B 男性 60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 平成21年7月22日 免許証交付日 平成21年7月23日 (平成26年7月22日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首外板に凹損及び擦過傷 B 船首部喫水線上部に破口
事故の経過	A船は、船長ほか3人が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直に就き、平成23年10月17日23時55分ごろ御床島西方沖で約330°（真方位、以下同じ。）から約015°に変針し、約11ノット

	<p>(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により長崎県佐世保市黒島東方沖に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、変針した際、レーダーと目視により右舷船首方約2.5～3海里(M)に漁火のような白灯とその手前に白灯と紅灯又は緑灯を交互に見せる船舶を認め、その後、両色灯を交互に見せる船舶を注視していたところ、緑灯だけを見せるようになったことから、船橋左舷側に移動し、窓を開けて左舷船首方約3Mの同航船の動静を確認した。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の漁火や緑灯を見せる船舶及び左舷船首方の同航船に注意していたものの、右舷船首方から接近するB船に気付かずに航行した。</p> <p>船長Aは、船橋左舷側後部の海図台でコーヒーを数口飲み、船橋前部中央の操舵スタンドに戻って前方を見た時、右舷船首方至近にB船の白灯1個を視認し、慌てて機関を中立にして左舵を取りながら汽笛を鳴らしたが、23時58分ごろ、御床島北西方沖において、A船の右舷船首部とB船の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、西海市片島南西方沖で釣りを行ったのち、両色灯の電球が切れており、予備の電球がなかったことから、帰航を翌朝に変更し、同市崎戸島南方沖で錨泊するため、23時30分ごろ遠隔操舵により約5knの速力で南南西進した。</p> <p>船長Bは、御床島北方沖を航行中、船首方に白灯1個が見えたので、レーダーレンジを3Mから1.5Mに切り替えて確認したが、船舶の映像を探知することができず、双眼鏡で確認したところ、白灯2個と緑灯を点灯したA船を視認し、B船は低速力で航行していることから、A船がB船の船首方を右舷側へ通過するものと思い、航行を続けた。</p> <p>船長Bは、A船との距離を確認できないままA船の灯火を見ながら航行中、急にA船の灯火が見えなくなったことから、A船が船首方を右舷側へ通過したものと思い、A船の航走波に船首を向けようと右舵を取って増速したが、舵輪操舵への切替えを失念し、右転しないままA船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>A船は、船長AがB船の状況及び船長Bの安否を確認後、機関長が海上保安庁に連絡し、海上保安庁の指示でB船と共に自力航行して佐世保市佐世保港へ向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1～2、視界 良好</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、日頃から、転舵した際に操舵室左右の窓から船首方の見張りを行っていたが、本事故当時、左舷側からの見張りは行ったものの、右舷側からの見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、周囲が暗くA船の船影を確認することができなかった。</p>

	両船とも、レーダーは故障していなかった。
分析 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、御床島北西方沖を北北東進中、船長Aが、右舷船首方約2.5～3Mの2隻の船舶と左舷船首方の同航船の動静に注意を向け、右舷船首方の見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、御床島北西方沖を南西進中、船長Bが、視認したA船が船首方を右舷側へ通過するものと思い込み、A船との接近距離を確認せずに航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、御床島北西方沖において、A船が北北東進中、B船が南西進中、船長Aが右舷船首方の見張りを行っておらず、また、船長BがA船との接近距離を確認せずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・航行中に周囲の他船を確認した後も他船を見落とさないように連続して見張りを行うこと。 ・レーダーに映っていない船舶を視認した場合、その船舶との位置関係や動向などを適切に確認して航行すること。