

船舶事故調査報告書

平成24年10月18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22年6月8日 13時00分ごろ
発生場所	石川県輪島市舳倉島南方沖 舳倉島灯台から真方位180°5海里（M）付近 （概位 北緯37°46.1′ 東経136°55.0′）
事故調査の経過	平成22年9月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 漁船 第21朝日丸、19トン IK2-5586（漁船登録番号）、個人所有 18.13（Lr）m×4.42m×1.60m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、平成5年10月20日 B 引船 第八喜多丸、19トン 260-34946石川、株式会社喜多組 15.00（Lr）m×5.00m×1.90m、鋼 ディーゼル機関、661.95kW、平成8年3月 C 台船 第3喜多丸、約636トン なし、株式会社喜多組 40.00m×18.00m×2.50m、鋼 機関なし、平成3年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57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11月7日 免許証交付日 平成18年1月16日 （平成23年3月7日まで有効） B 船長B 男性 43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4年3月10日 免許証交付日 平成19年1月9日 （平成24年3月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部破口

	<p>B なし</p> <p>C 右舷前部のウインチ起動機損傷、ハッチカバー曲損等</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長ほか2人が乗り組み、舳倉島南方沖を約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により西北西進中、船長Aが、12Mと3Mレンジに設定した2台のレーダー画面にB船の映像を認め、その後、南進中のB船を視認し、B船が船首方を通過すると思い、B船がえい航していたC船に気付かずに航行を続け、平成22年6月8日13時00分ごろ、舳倉島の南方沖において、A船の船首部がC船の右舷前部に衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、作業員5人、衛生車4台とクレーン車1台を積載したC船をえい航して引船列(以下「B船引船列」という。)を構成し、舳倉島南方沖を約4～6knの速力で自動操舵により南進した。</p> <p>船長Bは、6Mレンジに設定したレーダー画面に漁船群の映像を認め、左舷方に漁船群を視認したが、B船引船列の速力が遅いため、ふだんと同じように漁船群がB船引船列を避けてくれると思い、見張りを行いながら同じ針路、速力で航行中、漁船群の中にいたA船が接近したので汽笛を吹鳴したが、同じ針路で航行してきたことから、B船引船列のえい航索に衝突すると思い、C船の船尾方を通過させようとし、機関を全速力前進としたが、C船とA船が衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2、視程 約2M</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p> <p>日本海中部能登沖に海上濃霧警報発表中</p>
その他の事項	<p>A船及びB船は、視程の状況にかかわらず、ふだんからレーダーを使用していた。</p> <p>船長Aは、窓を閉じた操舵室で操船していた。</p> <p>海上濃霧警報が発表されていたが、薄くもやがかかるといった程度だった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B なし</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、舳倉島の南方沖を西北西進中、船長Aが、レーダー画面にB船の映像を認めた際、B船が船首方を通過するものと思い、B船引船列のC船に気付かずに航行したことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、舳倉島の南方沖を南進中、船長Bが、A船をレーダー画面で認めたのち、左舷方にA船を含む漁船群を視認し、A船がB船引船列を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、A船が接近したので、汽笛を吹鳴し、C船の船尾方を通過させようとして機関を全速力前進としたが、B船引船列のC船とA船</p>

	とが衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、舢倉島の南方沖において、A船が西北西進中、B船引船列が南進中、船長Aが、B船引船列のC船に気付かずに航行したため、A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。
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"> ・ 接近する船舶の行動に疑問を感じた場合、十分余裕のある時期に注意喚起信号を行うこと。 ・ 視界が悪い海域を航行する場合には、操舵室の窓等を開けるなどして他船の汽笛に注意すること。