

船舶事故調査報告書

平成24年3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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月5日 22時55分ごろ
発生場所	山口県長門市今岬北方沖 今岬灯台から真方位005° 12.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 37.5′ 東経131° 09.2′）
事故調査の経過	平成23年10月24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 油タンカー ^{ほうぜん} 豊善丸、3,552トン 135983、東幸海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 104.21m×15.80m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成13年10月 B 漁船 ^{としえい} 敏栄丸、6.6トン YG2-7801、個人所有 13.48m (Lr) × 3.18m × 1.00m、FRP ディーゼル機関、358kW（漁船法馬力数）、昭和63年11月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年11月27日 免状交付年月日 平成23年6月20日 免状有効期間満了日 平成28年11月26日 甲板長A 男性 56歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成16年9月21日 免状交付年月日 平成21年1月13日 免状有効期間満了日 平成26年9月20日 B 船長B 男性 45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60年9月11日 免許証交付日 平成21年12月1日 （平成27年9月10日まで有効）
死傷者等	なし

損傷	<p>A 右舷中央部に擦過傷</p> <p>B 左舷船首部を破損、船底に亀裂</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板長Aほか11人が乗り組み、平成23年10月5日20時00分ごろ甲板長Aが甲板員Aと共に船橋直に就き、前後部マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示して自動操舵により山口県沖の日本海を北東進した。</p> <p>甲板長Aは、甲板員Aを見張りに就け、約054°（真方位、以下同じ。）の針路及び約15.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で今岬北西方沖を航行中、22時00分ごろレーダーにより右舷船首10°15M付近に多数の小型船舶を探知し、映像に動きがなかったことから、いか一本釣り漁を操業中の漁船群（以下「本件漁船群」という。）であると判断した。甲板員Aは、22時00分ごろ船内清掃のために降橋した。</p> <p>甲板長Aは、右舷前方で集魚灯を点灯して操業中の本件漁船群を確認しながら、約052°の針路として今岬北方沖を航行中、22時35分ごろ目視及びレーダーにより右舷船首10°6M付近に白色の灯火1個を表示して南西方に向けて約8knの速力で航行を始めた漁船（以下「第三船」という。）を認めた。</p> <p>甲板長Aは、レーダーに映っていなかった南北方向に航行中の漁船数隻を視認したものの、A船の近くを航行するのは第三船だけであると思い、第三船の映像を自動追跡して動静を確認しながら航行した。</p> <p>甲板長Aは、右舷側を通過中の第三船の動静に注意を向けていたので、右舷船首方にいたB船に接近していることに気付かず、第三船がA船の右舷正横100～200m付近を通過したことを確認したのち、第三船の映像の自動追跡を解除して船首方を見たところ、A船の右舷側にB船の船体を視認したので急いで左舵10°をとったが、22時55分ごろ、今岬灯台から005°12.5M付近において、A船の右舷中央部とB船の左舷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、本件漁船群の中で集魚灯を点灯していか一本釣り漁を操業していたが、本件漁船群の北北東方の漁場に移動することにした。</p> <p>船長Bは、集魚灯を消灯して全周灯、両色灯及び船尾灯を表示し、22時50分ごろ発進して本件漁船群から離れ、約030°の針路及び約10～11knの速力で手動操舵により今岬北方沖を航行した。</p> <p>船長Bは、レーダーを装備していなかったため、操舵室で椅子に腰を掛けて目視による見張りを行いながら北北東進中、前方に反航する漁船数隻の灯火を視認したので、反航船の動静を確認しながら航行した。</p> <p>船長Bは、反航船の動静に注意を向け、後方を見張りを行っていなかったため、左舷後方から接近するA船に気付かずに航行中、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、甲板員Aから報告を受けて昇橋し、海上保安庁等に連絡したのち、自力航行して長門市仙崎港に入港した。</p> <p>B船は、海上保安庁等に連絡したのち、自力航行して長門市^{かよい}通漁港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>

<p>その他の事項</p>	<p>本件漁船群は、多数の集魚灯を点灯していたので、非常に明るい状況であった。また、本件漁船群の周辺には、漁場を移動するなどのために航行する漁船が存在した。</p> <p>船長Aは、4時間交替の2人当直体制をとっていたものの、広い海域を航行するときに限って船橋当直の1人が船内清掃のために船橋を離れることを容認していた。</p> <p>船長Aは、船橋当直者に対し、漁船とはできる限り距離を隔てて通過することや不安を感じた場合には、早めに報告するよう指導していた。</p>	
<p>分析</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、今岬北方沖を北東進中、甲板長Aが、A船の右舷側を反航する第三船の動静に注意を向け、右舷船首方の適切な見張りを行っていなかったことから、右舷船首方のB船に接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今岬北方沖を北北東進中、船長Bが、反航船の動静に注意を向け、後方の適切な見張りを行っていなかったことから、左舷後方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、今岬北方沖において、A船が北東進中、B船が北北東進中、甲板長A及び船長Bが共に適切な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>	
<p>参考</p>	<p>1 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"> ・夜間、いか一本釣り漁船群の付近を航行する場合は、集魚灯により他船の灯火が視認しづらいので、できる限り漁船群との距離を隔てて航行するとともに、目視及びレーダーの活用により他船を見落とさないように厳重な見張りを行うこと。 ・レーダーによる見張りを行う場合には、適宜近距離レンジに切り換えるなどして小型船舶の映像を見落とさないようにすること。 ・周囲の適切な見張りを行い、追越し船を見落とさないようにすること。 <p>2 A船では、本事故後、乗組員に対し、次の事項について周知徹底を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常に船橋当直者2人による当直体制を維持し、船橋当直中に清掃など他の作業を行わないこと。 ・予定進路上に漁船が10隻以上密集して操業している場合は、回避行動をとること。その際、同漁船が2M以内に接近したときには、船長へ報告すること。 ・目視による見張りの補助として、レーダー及び自動衝突予防援助装置を有効に活用すること。この場合、前方にいる船舶と10M以内に接近したときには自動追跡機能を設定し、また、後方にいる船舶のう 	

	ち、追い越した船舶とは3 M以上、通過した反航船とは1 M以上の距離に遠ざかるまで自動追跡機能の設定を継続すること。
--	--