

# 船舶事故調査報告書

平成24年3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  
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年10月1日 01時30分ごろ
発生場所	石川県加賀市橋立漁港西方沖 加賀市所在の加佐岬灯台から真方位300°10.2海里（M）付近 （概位 北緯36°26.0′ 東経136°06.9′）
事故調査の経過	平成22年10月1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 コンテナ船 DA PING（中華人民共和国香港特別行政区）、 5,275トン 9485461（IMO番号）、BLUE OCEAN MOTORSHIP Limited 117.00m×19.70m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、5,000kW、2008年3月10日 B 漁船 第二大栄丸、17トン IK2-5623（漁船登録番号）、有限会社大井漁業 22.80m×4.41m×1.77m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成13年9月
乗組員等に関する情報	A 航海士A（二等航海士）（中華人民共和国籍） 男性 28歳 二等航海士免許（中華人民共和国発給） 交付年月日 2008年8月25日 （2011年8月25日まで有効） B 船長B 男性 49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9月27日 免許証交付日 平成21年8月24日 （平成26年9月26日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船体左舷側ほぼ全体に擦過傷を生じ、操舵室が大破した。
事故の経過	A船は、船長及び航海士Aほか16人が乗り組み、航海士A及び操舵手が船橋当直に就き、針路約205°（真方位）及び速力約11.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で能登半島西方沖を自動操舵により航行した。 航海士Aは、橋立漁港西方沖を航行中、平成22年10月1日01時0

	<p>0分ごろ、レーダーにより、船首方約6Mの地点において、‘船首方左側に2隻の漁船及び右側に2隻の漁船’（以下「本件漁船群」という。）を認め、左右の漁船間の間隔が約2Mあったのでこのまま安全に航行できると思い、航行を続けた。</p> <p>A船は、航海士Aが、01時15分ごろにもレーダーにより本件漁船群を認め、漁船間の間隔が約1～1.5Mになっていることを確認したが、同じ針路及び速力で左右の漁船間を安全に航行することができるものと思い、船橋後方の海図室で作業を行っていた。</p> <p>A船は、B船と衝突したことに気付かずに航行を続けていたところ、敦賀海上保安部からの停船命令を受け、本事故現場に戻り、A船の左舷船首とB船の左舷側とが衝突したことを確認した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、橋立漁港を出港して同漁港西方沖の漁場に向かい、00時30分ごろ漁場に到着して底引き網漁を開始することとし、約2knの速力で北東方に向けて僚船と共にえい網を開始した。</p> <p>船長Bは、操業中には甲板上の照明を全て点灯しているので、付近を航行する船舶は操業中の漁船に気付いて避けてくれるものと思い、操舵室後方で左舷側を頭にして身体を横にして休み、他の乗組員は、船尾側の船員室で休憩していた。</p> <p>船長Bは、01時30分ごろ、突然の衝撃により自船が大きく揺れたので船橋から出て付近を確認したところ、A船が通り過ぎていくのを見てA船と衝突したものと思い、海上保安庁に本事故の通報を行った。</p> <p>A船は、本事故の確認後、巡視船の先導により福井県敦賀市敦賀港に入港した。</p> <p>B船は、僚船に伴走され、自力で加賀市橋立港に入港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、A船と衝突するまでA船の存在に気付いていなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1301 815 1344">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1301 1457 1344">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1344 815 1386">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1344 1457 1386">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1386 815 1429">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1386 1457 1429">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1429 815 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1429 1457 2065"> <p>A船は、橋立漁港西方沖を自動操舵により南南西進中、航海士Aが、レーダーにより船首方に本件漁船群を認めていたが、左右の漁船間の間隔が広いので本件漁船群の間を安全に航行することができるものと思い込み、船橋後方の海図室で作業を行い、見張りを行わなかったことから、B船に気付かずに航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、橋立漁港西方沖において僚船と共に操業中、船長Bが、甲板上の照明を全て点灯しているので、航行中の船舶は、自船の存在に気づき、避けてくれるものと思い込み、操舵室後方で身体を横にして休み、見張りを行わなかったことから、接近するA船に気付かず、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	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、橋立漁港西方沖を自動操舵により南南西進中、航海士Aが、レーダーにより船首方に本件漁船群を認めていたが、左右の漁船間の間隔が広いので本件漁船群の間を安全に航行することができるものと思い込み、船橋後方の海図室で作業を行い、見張りを行わなかったことから、B船に気付かずに航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、橋立漁港西方沖において僚船と共に操業中、船長Bが、甲板上の照明を全て点灯しているので、航行中の船舶は、自船の存在に気づき、避けてくれるものと思い込み、操舵室後方で身体を横にして休み、見張りを行わなかったことから、接近するA船に気付かず、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	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、橋立漁港西方沖を自動操舵により南南西進中、航海士Aが、レーダーにより船首方に本件漁船群を認めていたが、左右の漁船間の間隔が広いので本件漁船群の間を安全に航行することができるものと思い込み、船橋後方の海図室で作業を行い、見張りを行わなかったことから、B船に気付かずに航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、橋立漁港西方沖において僚船と共に操業中、船長Bが、甲板上の照明を全て点灯しているので、航行中の船舶は、自船の存在に気づき、避けてくれるものと思い込み、操舵室後方で身体を横にして休み、見張りを行わなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>								

原因	<p>本事故は、夜間、橋立漁港西方沖において、A船が南南西進中、B船が僚船と共にえい網して北東進中、航海士A及び船長Bが見張りを行わなかったため、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>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>・前路に漁船群を認めた場合、安全に漁船群を通過するまで、その動静を監視すること。</li> <li>・相手船が避けるとの思い込みによる運航をしないこと。</li> </ul>