

# 船舶事故調査報告書

平成25年11月28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25年1月22日 15時00分ごろ
発生場所	鹿児島県三島村竹島南方沖 三島村所在の薩摩硫黄島灯台から真方位103° 8.6海里（M）付近 （概位 北緯30° 45.2′ 東経130° 26.2′）
事故調査の経過	平成25年2月4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 漁船 第八みつ丸、18.98トン KG2-137（漁船登録番号）、みつ丸水産有限会社 14.90m（Lr）×3.74m×1.48m、FRP ディーゼル機関、588.40kW、昭和56年5月23日 第295-37502号（船舶検査済票の番号） B 漁船 漁政丸、8.83トン KM2-3457（漁船登録番号）、個人所有 9.80m（Lr）×2.73m×1.28m、FRP ディーゼル機関、279.50kW、昭和56年1月11日 第293-13838号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52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55年9月5日 免許証交付日 平成24年12月10日 （平成30年3月24日まで有効） 甲板員A 男性 54歳 海技免状等 なし、甲板部航海当直部員の認定 あり B 船長B 男性 64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49年9月19日 免許証交付日 平成24年6月11日 （平成30年1月15日まで有効）
死傷者等	A なし

	B なし
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷 B 船首部に亀裂
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、竹島北東方沖を自動操舵で航行中、甲板員Aが、操舵室で椅子に座って船橋当直を行っていたところ、平成25年1月22日14時20分ごろ、鹿児島県屋久島町口永良部島東方沖約2Mに向ける針路に設定したとき、6Mレンジに設定したレーダー画面及び目視で左舷船首方のタンカーが東進することを確認した。</p> <p>甲板員Aは、タンカー以外に船舶の映像を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、約7ノット(kn)の速力で南南西進していたところ、衝突の直前に船首方向にB船のマストを視認し、急いで機関を後進にしたが、15時00分ごろ、竹島南方沖において、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>操舵室のベッドで就寝していた船長Aは、衝撃に続き、甲板員Aの大声で衝突したことを知り、自動操舵から手動操舵に切り替えて機関を後進とした。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、竹島南方沖を自動操舵で航行中、船長Bが、14時45分ごろ1.5Mレンジに設定したレーダー画面を見て船舶の映像を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、操舵室でテレビの受信設定を行い、約6knの速力で北北東進していたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船がA船と同じ製氷所で氷類を購入することを知っていたため、製氷所の関係者に海上保安庁への事故通報を依頼するとともに、B船の無線周波数番号を製氷所の関係者から聞き、B船に無線で連絡を取ったところ、B船に浸水があったことから、B船を鹿児島県指宿市指宿港付近までえい航した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 7、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、波高 約3m</p>
その他の事項	<p>A船は、椅子に座って操船する場合、前方の見通しが悪く、前方の見張りを行う場合は、椅子から立ち上がって行う必要があった。</p> <p>A船のレーダー画面は、本事故当時、波による海面反射が強く、中心1M付近が白く映り、見えづらい状況であった。</p> <p>甲板員Aは、レーダーレンジの変更、感度の調整等を行っていなかった。</p> <p>B船のレーダー画面は、当時、波による海面反射が強く、白く映り、見えづらい状況であった。</p> <p>船長Bは、レーダーレンジの変更、感度の調整等を行っていなかった。</p>

<p><b>分析</b></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>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、竹島南方沖を南南西進中、甲板員Aが、6Mレンジに設定したレーダー画面を見て前路に他船を認めなかったため、他船はいないものと思い、前方の見通しが悪い状況であったが、椅子に座って船橋当直を行っており、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、竹島南方沖を北北東進中、船長Bが、1.5Mレンジに設定したレーダー画面を見て前路に他船を認めなかったため、他船はいないものと思い、テレビの受信設定を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、竹島南方沖において、A船が南南西進中、B船が北北東進中、甲板員Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが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><b>参考</b></p>	<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>・航海当直中は、見張りに専念すること。</li> </ul>