

船舶事故調査報告書

平成25年2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23年6月4日（土） 23時19分ごろ
発生場所	新潟県長岡市寺泊港南西方沖 寺泊港第1防波堤灯台から真方位247° 5.3海里付近 （概位 北緯37° 36.8′ 東経138° 39.2′）
事故調査の経過	平成23年6月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 XIN HAI（ベリーズ籍）、1,997トン 9291925（IMO番号）、XIN HAI SHIPPING CORPORATION LIMITED、YANTAI NEW OCEAN INTERNATIONAL SHIPPING CORPORATION LIMITED（運航者） 79.99m×13.60m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,080kW、2003年 B 遊漁船 ゆたか丸、13トン NG2-2002（漁船登録番号）、個人所有 11.96m（Lr）×4.36m×1.41m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数140、昭和63年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 35歳 免状不詳 B 船長B 男性 69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8月5日 免許証交付日 平成20年4月25日 （平成25年12月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 左舷船尾部外板に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aほか13人（乗組員全員が中華人民共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、船長Aが、甲板手と共に船橋当直に当たり、針路約210°（真方位、以下同じ。）、約9.6ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行中、平成23年6月4日

	<p>23時15分ごろ、右舷正横少し後方から速い速力で接近するB船の白灯数個を認め、汽笛を鳴らし、甲板手を手動操舵に就かせた。</p> <p>船長Aは、肉眼及びレーダーでB船の動静を監視したところ、B船がA船の船首方に接近していたものの、B船の進路を避けずにいたところ、B船が船首間近になり左方に横切るのを認め、左舵一杯を指示したが、23時19分ごろ、寺泊港南西方沖において、A船の船首とB船の船尾とが衝突した。</p> <p>B船は、船長が1人で乗り組み、釣り客12人を乗せ、寺泊港西方沖の釣り場で遊漁を行ったのち、法定灯火のほか作業灯6個を点灯し、23時05分ごろ帰航することにして寺泊港西方の釣り場を出発した。</p> <p>船長Bは、寺泊港に向けて航行し、船首方にA船の緑灯を認め、A船から離れているから船首方向を横切ることができ、A船の紅灯が見えるものと思い、少しずつ右転したもののA船の紅灯は見えなかった。</p> <p>船長Bは、23時15分ごろ、更に右転して針路約176°、約13.5knでA船の船首方を左方に横切る態勢で接近した。</p> <p>船長Bは、A船の間近になって球状船首が見えるようになり、A船の船首がB船の後方に移動していくのを見てA船の速力は遅いので、A船の船首を通過したものと思い、徐々に左転していたところ、23時19分ごろB船はA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、軽い衝撃を感じてA船の船首方を通過し、左舵を取って反転して寺泊港に帰港したのち、釣り客の無事を確認してから海上保安庁に本事故を通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：うねり 南西、波高 約0.8m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船がA船を追い越して行くものと思った。</p> <p>船長Aは、B船がA船の船首間近を横切る際、左転を指示してB船を通過させてから右転を指示し、B船が安全に航行できるようにしたと思った。</p> <p>船長Aは、B船がA船の船首を通過後に左転してA船の後方へ向かったのを認めた。</p> <p>船長Aは、なぜB船がA船の船首を横切ったのか疑問に思った。</p> <p>船長Bは、レーダーを作動していたが、レーダーによりA船の動静を監視していなかった。</p> <p>船長Bは、A船の緑灯の他にマスト灯1灯を見ていたが船尾灯は分からなかった。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛を聞かず、B船の汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>船長Bは、A船と衝突する虞を感じていなかった。</p> <p>釣り客は、本事故の発生時に前部甲板、船室内及び船尾にいた。</p>

	<p>船長Bは、遊漁船の運航の経験が約37年あった。</p> <p>A船の喫水は船首約1.0m船尾約3.1m、B船の喫水は船首約0.8m船尾約1.5mであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、寺泊港西方沖を南西進中、B船がA船の船首方を左方に横切り衝突する虞がある態勢で接近していたものの、船長Aが針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、寺泊港西方沖を南進中、船長Bが、A船の速力は遅いのでA船の船首を通過したものと思ひ、同じ針路及び速力で航行していたことから、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、寺泊港南西方沖において、A船が南西進中、B船が南進中、B船が船首方を左方に横切り衝突の虞がある態勢で接近していたものの、船長Aが針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、A船の速力は遅いので船首を通過したものと思ひ、同じ針路及び速力で航行していたため、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>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"> ・夜間はレーダーを活用して他船の動静を把握すること。 ・航行中に他船の動静が分からなくなったときは、他船の動静を判断する余裕を得るために減速や停止を行い、慎重に動静を判断すること。 ・夜間には法定灯火が見えるよう作業灯を消灯すること。