

船舶事故等調査報告書

平成25年4月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012仙第45号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年8月1日 04時05分ごろ
発生場所	岩手県大船渡市綾里 ^{りょうり} 南南東方沖 綾里 ^{りょうり} 灯台から真方位120° 7.7海里（M）付近 （概位 北緯38° 57.8′ 東経141° 59.5′）
事故等調査の経過	平成24年9月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	A 貨物船 第五十八 ^{しやうえい} 正栄丸、2,774トン 136545、正栄海運株式会社 B 漁船 第二志 ^{した} 田丸、4.6トン IT3-34262（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 二等航海士A、五級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部に擦過傷、後部マストに曲損
事故等の経過	A船は、船長A及び二等航海士Aほか6人が乗り組み、法定灯火を表示し、霧で視界が制限された状況下、綾里 ^{りょうり} 南南東方沖を速力約12ノットで自動操舵により南進していた。 二等航海士Aは、平成24年8月1日02時50分ごろ次席二等航海士Aと共に船橋当直に就き、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて30分ごとにレーダーのレンジを切り替えながらレーダー画面を監視していた。 次席二等航海士Aは、操舵スタンドの近くで立って見張りを行っていた。 二等航海士Aは、04時04分ごろ、B船が船首方約300mになり、B船の白色の作業灯を初めて視認し、右舷対右舷で通過するものと思い、速力を保持して航行していたが、間もなく、B船の船首がA船の右舷方を向いているのを認め、左舵約30°を取り、機関を停止したところ、平成24年8月1日04時05分ごろ、綾里 ^{りょうり} 南南東方沖において、A船の右舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、航海灯及び作業灯を表示し、機関を中立として船首を北北西方に向け、たこかごの揚縄を行いながら、1.5Mレンジとしたレーダー及び目視により見張りを行っていた。

	<p>た。</p> <p>船長Bは、04時02分ごろ、右舷船首方約560mにA船をレーダーで初認し、同船の両舷灯を視認してA船がB船に接近するのを認めたものの、A船がB船を避けて右舷対右舷で通過するものと思っていた。</p> <p>船長Bは、相手船の方位に変化がなく、間近になってもA船がB船を避けようとしないので、縄を海中に入れた状態で機関を前進としたものの、A船と衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 南、風力 5、視程 約600m</p> <p>海象：波向 南東、波高 約1.5m</p> <p>日出時刻：04時32分</p>
その他の事項	<p>A船及びB船は、いずれも視界制限状態における音響信号（以下「霧中信号」という。）を行っていなかった。</p> <p>A船及びB船は、汽笛を装備していた。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、霧により視界制限状態となった綾里崎南南東方沖を南進中、二等航海士Aが、レーダーによる見張りを適切に行わずに航行していたことから、船首方約300mに接近したB船を初認し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>二等航海士Aは、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて30分ごとにレーダー画面を監視していたことから、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった綾里崎南南東方沖において揚縄をして漂泊中、船長Bが、B船に接近するA船を認めていたものの、A船がB船を避けて右舷対右舷で通過するものと思い込んで揚縄を続けたことから、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、霧により視界制限状態となった綾里崎南南東方沖において、A船が南進中、B船が揚縄をして漂泊中、二等航海士Aがレーダーによる見張りを適切に行わず、また、船長BがA船がB船を避けて右舷対右舷で通過するものと思い込んで揚縄を続けたため、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"> ・ 視界制限状態の海域を航行する際は、霧中信号を行い、安全な速力に減じて航行し、小型船舶のレーダー映像を早期に発見できるようレーダーのレンジを適宜変えて常時見張りを行うこと。 ・ 他船が接近する場合、衝突を避けるための動作を余裕のある時期

	にとること。
--	--------