

船舶事故調査報告書

平成28年7月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成27年11月23日 22時05分ごろ
発生場所	石川県能登町 ^{おぎ} 小木港の東防波堤 能登小木港東防波堤灯台から真方位001°65m付近 （概位 北緯37°18.0′ 東経137°14.2′）
事故の概要	漁船第八金晴丸 ^{きんせい} は、東進中、東防波堤に衝突した。 第八金晴丸は、球状船首部に亀裂等を生じ、また、東防波堤のコンクリート部に擦過痕を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月24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	漁船 第八金晴丸、177トン 134382、有限会社金晴水産 41.01m×6.80m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年3月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成5年4月5日 免状交付年月日 平成27年3月24日 免状有効期間満了日 平成32年3月23日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部に亀裂等 東防波堤 コンクリート部に擦過痕
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか8人（日本国籍4人、インドネシア共和国籍4人）が乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、石川県北方沖の漁場に向け、平成27年11月23日22時00分ごろ小木港を出港した。 本船は、船長が、操舵室左舷側で立って遠隔操舵装置で手動操舵に当たり、約3ノットの対地速力で、北防波堤の南端から約20m離して東進中、船首方約10mに迫った東防波堤に気付き、機関を全速力後進にかけたものの、22時05分ごろ東防波堤に衝突した。

	<p>船長は、球状船首部付近から油が流出している旨を甲板員から知らされ、本事故の発生を船舶所有会社に連絡した後、自力での航行により係留地に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 損傷状況(球状船首部)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、いか釣り漁船に船長として約22年間乗船しており、小木港での夜間の出港経験が多数あった。</p> <p>本船の船首部には、見張りの支障となる構造物はなかった。</p> <p>船長は、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させていたが、航行に慣れた港なので目視による見張りで問題なく出港できると思い、レーダー及びGPSプロッターを使用して本船の位置を確認していなかった。</p> <p>本船は、前部甲板上方に、'2,000Wの作業灯5個、1,000Wの作業灯1個及び500Wの投光器3個'(以下「本件作業灯等」という。)を備えていた。</p> <p>本船は、通常、夜間に小木港を出港する際、船長が、投光器を消灯し、作業灯を点灯して離岸した後、北防波堤南方に向けて回頭を終えた頃に作業灯を消灯し、変針目標としていた能登小木港西防波堤灯台(以下「西防波堤灯台」という。)が右舷正横に見えるようになった頃に西防波堤と東防波堤との間に向けて右転していた。</p> <p>西防波堤灯台は、灯質が、群閃緑光、毎5秒に2閃光、光達距離は3海里である。</p> <p>船長は、本件作業灯等を消灯していなかったため、いつものように消灯していれば、西防波堤灯台を見落とすことがなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、少しでも条件が良い漁場を確保しようと思い、出港を急いでいたものの、操船以外の作業等は行っていなかった。</p> <p>本船は、係留地に着岸して周囲にオイルフェンスが張られ、流出した油が、26日15時30分ごろまでに僚船の協力を得て吸着マットで回収された。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、小木港を東進中、船長が、本件作業灯等を点灯した状態で操船していたことから、変針目標としていた西防波堤灯台を通過したこと及び東防波堤に接近していることに気付かずに航行し、東防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、少しでも条件が良い漁場を確保しようと思い、出港を急いでいたことから、本件作業灯等を点灯したまま操船していたものと考</p>

	えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が小木港を東進中、船長が、本件作業灯等を点灯した状態で操船していたため、変針目標としていた西防波堤灯台を通過したこと及び東防波堤に接近していることに気付かずに航行し、東防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。
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"> ・ 出港する際に作業灯等を点灯する必要がある場合には、見張りの妨げとならないようにすること。 ・ 夜間、慣れた港内を航行する場合においても、視認しにくい防波堤に接近することのないよう、目視のみならず、レーダー等を使用して見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

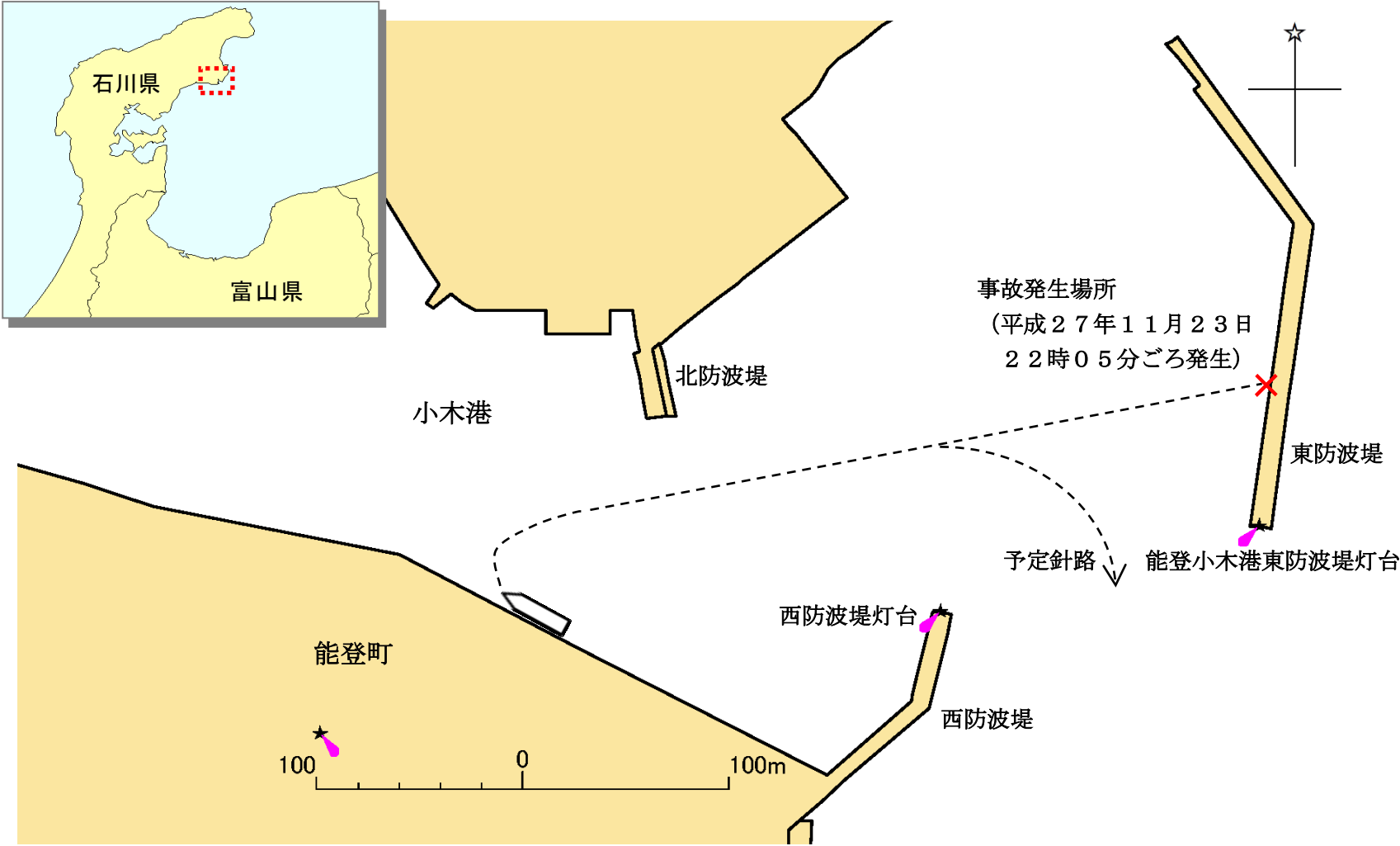


写真1 損傷状況（球状船首部）

