

船舶事故調査報告書

令和4年1月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和3年3月24日 02時06分ごろ
発生場所	福井県越前町越前岬南西方沖 越前岬灯台から真方位238° 9.7海里（M）付近 （概位 北緯35° 53.7′ 東経135° 47.5′）
事故の概要	油タンカー <sup>しんこう</sup> 新幸丸は、北東進中、また、漁船 <sup>すみよし</sup> 住吉丸は、西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年4月5日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 油タンカー 新幸丸、998トン 142199、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、大東汽船株式会社 B 漁船 住吉丸、15トン FK2-2038（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4～5、視界 良好 海象：波高 1.5m 潮汐 下げ潮中央期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか6名が乗り組み、航海士A及び甲板員Aが船橋当直につき、敦賀湾沖を自動操舵により約13.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進中、航海士Aが、目視とレーダーにより、右舷船首方から左舷方に向かうB船を含む漁船数隻を初認した。 航海士Aと甲板員Aは、漁船同士の間隔が最も広く開いているところを航行しているので、漁船を問題なく通過出来るものと思い、航海士Aが船橋後部の海図台で、船尾方向に体を向けて航海日誌の記載を行い、甲板員Aが機関部及び船内の見回りを行うため降橋したところ、衝撃を感じた。 航海士Aは、B船と衝突したことを知ったものの、転覆や沈没していないことを確認したので、続航していたところ、海上保安庁からB船との衝突の確認を受けて敦賀港に入港するよう指示を受けた。 B船は、船長Bほか3名が乗り組み、漁場に向かう目的で、自動操

	<p>舵により約10knの速力で西進中、船長Bが、操舵室中央の椅子に腰を掛け、レーダーと目視で見張りを行い、左舷船首約40°3MのところにレーダーでA船の映像を初めて認め、自船が保持船なので、A船が避けてくれるものと思い、漁について考え事をしながら航行していたところ、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、北東進中、航海士Aが、漁船同士の間隔が、最も広く開いているところを航行しており、安全に通過できると思い、海図台で航海日誌の記載を行いながら航行していたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、A船を認めた際、船長Bが、椅子に腰を掛け、自船が保持船で、A船がB船を避けてくれるものと思い、漁について考えごとをしながら航行していたことから、左舷方から接近する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、A船が北東進中、B船が西進中、航海士Aが航海日誌の記載を行いながら航行し、また、船長Bが、漁について考えごとをしながら航行していたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・ 船橋当直者は、衝突のおそれのある態勢で接近する他船を認めた際、安全に通過するまで、航海日誌の記載など他の作業は行わず、目視及びレーダーを活用して継続して見張りを行うこと。</li> <li>・ 船長は、自船が保持船であっても、他船が避けてくれると思わず、見張りを適切に行い、衝突を避けるための協力動作をとること。</li> <li>・ 船長は、航行中は、航海に関すること以外の考え事をせず、操船に専念すること。</li> </ul>