

3. 事故調査事例

事例 1

もやがかかった状況下で目視だけで見張りをを行い、他船がないものと思い込み衝突

概要：A 船は、船長 A ほか 4 人が乗り組み、京浜港を出港して南西進中、B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、釣り客 3 人を乗せて漂泊して釣り中、平成 23 年 6 月 12 日 11 時 00 分ごろ、大島北西沖において、両船が衝突した。

B 船は、釣り客 1 人が負傷し、右舷側に亀裂を生じた。A 船は、船首部に擦過痕を生じた。

事故発生に至る経過

A 船(貨物船)

総トン数：498 トン
L×B×D：74.92m×12.50m×6.86m
船 質：鋼
機 関：ディーゼル機関 1 基
出 力：1,471kW

B 船(遊漁船)

総トン数：3.84 トン
Lr×B×D：9.20m×2.45m×0.71m
船 質：FRP
機 関：ディーゼル機関 1 基
出 力：65 (漁船法馬力数)

07 時 00 分ごろ

京浜港川崎区を出港し、香川県三豊市詫間港に向かった

東京湾を南下し、浦賀水道を通過後、針路を南西にとって航行した

もやがかかった状況下、釧埼南方から遊漁船や漁船が多数存在したので、2 台のレーダー及び GPS プロッターで船位を確認しながら、手動操舵によって漁船などを避けて約 11.5kn の速力で航行した

大島北方に至り、神子元島の南方に向けて自動操舵にして航行した

船長 A は、レーダーを使用せず、目視のみで見張りをを行い、前方に船舶が見えなかったので、海図の整理作業を始めた

機関長 A は、船首方に漁船のマストが動いているのが見え、船橋にいる船長 A に向かって大声を上げて手を振った

船長 A は、機関長 A が手を振っている姿及び船首方に B 船のマストを視認し、直ちにクラッチを後進にした

11 時 00 分ごろ

05 時 00 分ごろ

遊漁のため、静岡県伊東市富戸漁港を出港し、大島北西沖に至った

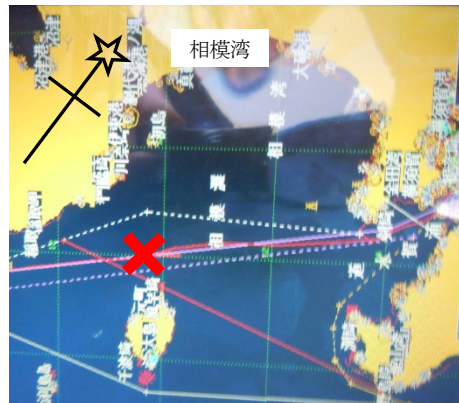
船長 B は、もやがかかっていたが、目視による見張りで十分と思い、レーダーを停止して操縦区画で見張りをを行い、漂泊していた

中央部右舷側に釣り客 B₁、後部左舷側に釣り客 B₂、後部右舷側に釣り客 B₃ を座らせていた

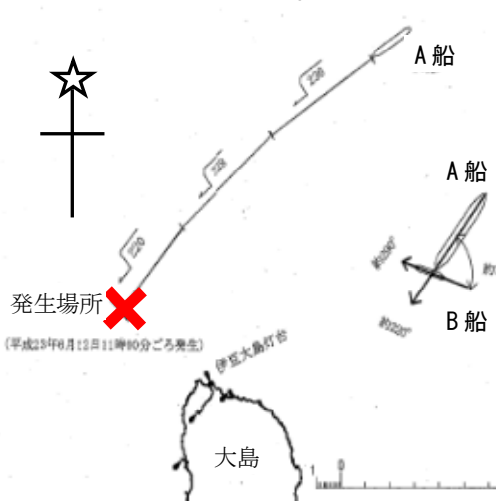
釣り客 B₁ からのリールの調整を依頼され、右舷側通路に出て接続コードなどの調整作業を始めた約 3～4 分後、釣り客 B₂ から「まっすぐ来るぞ」との声を聞いた

船首方を見ると左舷約 45° 前方に A 船の船首が迫っており、直ちに機関を全速力後進にかけたところ、B 船船尾が右舷側に振って後進した

A 船の GPS プロッター画面



航行経路図



事故当時の気象及び海象の状況

天気：曇り、もやがかかった状態で濃淡があった(視程約 2～5M)
海流及び潮流：約 0.5～1.2kn の北東～東流

衝突

A 船及び B 船の損傷の状況



A 船及び B 船の見張りの状況

A 船

船長 A は、1 人で航海当直に就き、レーダー 2 台を作動させていたが、**レーダーを使用せずに目視だけ**で見張りを行い、前方を見て他船を認めなかったため、他船がないものと思い込み、左舷後方の海図台で海図の整理作業を始め、見張りを行っていなかった。

B 船

船長 B は、潮上りをしようと考えていたとき、釣り客 B₁ から電動リールの調整を依頼され、**レーダーを使用せず、目視によって**僚船以外の他船を認めていなかったため、他船がないものと思い込んでおり、右舷側通路で接続コードなどの調整作業をしゃがんで始め、見張りを行っていなかった。

原因：本事故は、もやがかかった状況の大島北西沖において、A 船が南西進中、B 船が漂泊中、船長 A 及び船長 B が、共に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。

船長 A 及び船長 B が、共に見張りを行っていなかったのは、もやがかかった状況下、レーダーを使用せずに目視だけで見張りを行い、他船を認めなかったため、他船がないものと思い込んだことによるものと考えられる。

再発防止に向けて

- 目視だけでなく、レーダー等を有効に活用して適切な見張りを行うこと。
- 操船以外の作業を行う場合は、周囲の船舶の状況を適確に把握し、安全を確認したのち、適切な見張りの妨げとならないよう、速やかに作業を終了すること。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(2012 年 5 月 25 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-5-2_2012tk0009.pdf