

3. 事故調査事例（8 事例）

事例1（内航タンカー×漁船）

平成 24 年 12 月 3 日 10 時 15 分ごろ発生

太陽光がまぶしい中、8 海里レンジとしたレーダーで探知できず、漁船と衝突

概要：液体化学薬品ばら積船 A 船は東南東進中、漁船 B 船はひき縄漁を行いながら北進中、和歌山県和深埼南南西方沖において、両船が衝突した

A 船：右舷前部の船側外板に凹損及び右舷ハンドレール 2 か所に曲損 死傷者なし

B 船：右舷船首部及び船首甲板に破口を伴う亀裂等 死傷者なし

A 船（内航タンカー）

総トン数：499 トン

L × B × D：64.5m × 10.5m × 4.4m

天気：晴れ

風速：2～3.m/s

風向：北東

視界良好

B 船（漁船）

総トン数：4.92 トン

Lr × B × D：11.8m × 2.2m × 0.7m

船長 A が単独で船橋当直

09:37 ごろ

2 台のうち 1 台のレーダーを 8 海里 (M) レンジで作動させ、レーダーで右舷船首約 20°約 6M の所に 3 隻の漁船の映像を認めたが、太陽光が海面に反射してまぶしく、船首方の漁船を目視することができなかったため、レーダーで見張りをしながら航行

10:05 ごろ

漁船の映像が映っていなかったため、漁船が A 船の船首方を横切って通過したものと思った

10:15 ごろ

船長 A は、突然、右舷船首方約 20°約 5～10m に B 船を認めたが、避航動作を取る間もなく、両船が衝突し、船長 B は、左転後に衝撃を感じて A 船と衝突したことに気付いた

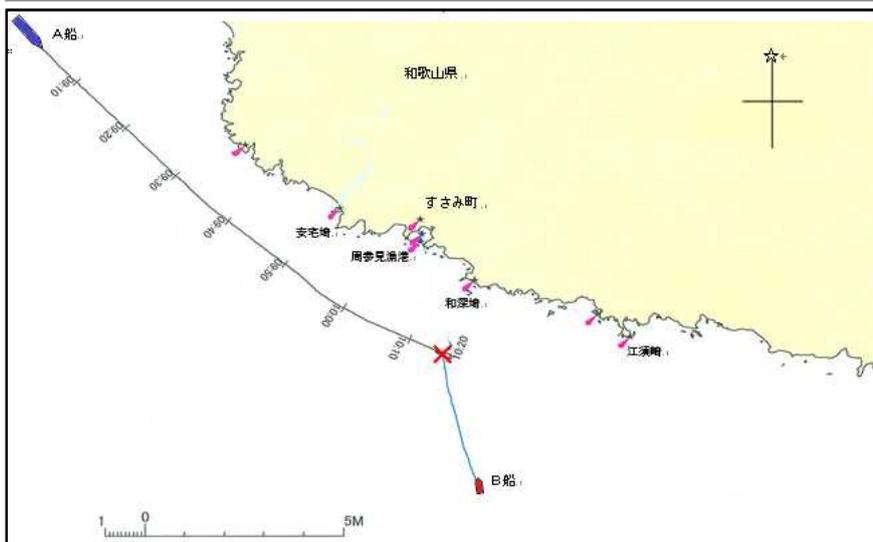
船長 B の 1 人乗組み

09:00 ごろ

漁場で一本釣り（ひき縄）漁を行っていたが、釣果が芳しくなかったため、操業しながら帰港することとし、漁場を発進

右舷船首方に数隻の貨物船を視認した後、西北西進する貨物船（A 船ではない）との距離が約 3M となって衝突の危険を感じ、貨物船の動静に注意を向けて航行

貨物船が距離約 0.4M まで接近したため、衝突を避けるために左転した



船長 A は、ふだんからレーダーを 8M レンジで使用していましたが、その場合、他船が A 船の約 2M の範囲内まで接近すれば、レーダービームの死角となり、探知しにくいことがあることを知っていました



再発防止に向けて（事故防止策）

太陽光が海面に反射して目視による見張りが妨げられる状況では、サングラスを使用し、レーダーによる見張りは、2 台のレーダーを作動させ、1 台を近距離レンジに切り換えるなどのレンジの設定を適切に行い、自動物標追跡装置、エコトレイル等の機能を活用すること

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。（平成 25（2013）年 6 月 28 日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2013/MA2013-6-20_2012kb0188.pdf