

船舶事故等調査報告書

平成21年2月26日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|----------|----|---------|----|-----------|----|-----------|--|--|
| 事故等番号 | 2008広第45号 | | | | | | | | | |
| 事故等名 | 貨物船シーヌリ漁船忠弘丸衝突 | | | | | | | | | |
| 発生年月日時刻 | 平成20年10月17日21時30分ごろ | | | | | | | | | |
| 発生場所 | 山口県防府市周防野島灯台から真方位156° 9.8海里付近 | | | | | | | | | |
| 事故等調査の経過 | 調査の概要:平成20年12月11日 広島・地方事故調査官がA船船長及び甲板長の質問書の回答を入手及びB船船長に口述聴取 原因関係者からの意見聴取:意見なし | | | | | | | | | |
| 認定した事実 | A 貨物船 シーヌリ(大韓民国籍) 1,775トン IMO番号 8877825 セオ クワン シッピング コーポレーション リミテッド | | | | | | | | | |
| 船種・船名・総トン数 船舶番号 船舶所有者等 | B 漁船 忠弘丸 4.8トン 漁船登録番号 YG3-52044 個人所有 | | | | | | | | | |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長 船長免許 韓国政府発行 B 船長 一級小型船舶操縦士 | | | | | | | | | |
| 負傷者 | A 負傷者 なし B 負傷者 なし | | | | | | | | | |
| 損傷 | A 左舷側船尾部に擦過傷 B 右舷側船首部たつに欠損、右舷側船首部操業用ビームが折損 | | | | | | | | | |
| 事故等の経過 | A船は、茨城県鹿島港において鋼材2992.325トンを積載し、船首5.70m 船尾6.25mの喫水をもって、韓国木浦港に向かった。その後、周防灘を針路280° 9.5knの速力で自動操舵により航行中、前路に数隻の漁船を認め、針路を290°としたものの、平成20年10月17日21時30分ごろ、自船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。 B船は、小型機船底曳き網漁の目的で、船首0.40m船尾1.00mの喫水をもって、山口県防府市向島漁港を発し、周防灘の漁場に向かった。漁場に到着し、針路を306°とし、2.0knの速力で自動操舵により曳網中、衝突直前にA船に気づいたものの、前示のとおり衝突した。 | | | | | | | | | |
| 事実を認定した理由 | <table border="1"> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>A船は、B船の進路を避けなかった可能性があると考えられる。 B船は、A船に気づかなかった可能性があると考えられる。</td> </tr> </table> | 気象・海象の関与 | なし | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | なし | 判明した事項の解析 | A船は、B船の進路を避けなかった可能性があると考えられる。 B船は、A船に気づかなかった可能性があると考えられる。 | |
| 気象・海象の関与 | なし | | | | | | | | | |
| 乗組員等の関与 | あり | | | | | | | | | |
| 船体・機関等の関与 | なし | | | | | | | | | |
| 判明した事項の解析 | A船は、B船の進路を避けなかった可能性があると考えられる。 B船は、A船に気づかなかった可能性があると考えられる。 | | | | | | | | | |
| 原因 | 本事故は、A船が、漁ろうに従事しているB船の進路を避けずに航行し、また、B船が接近するA船に気付かなかったため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。 | | | | | | | | | |
| その他の事項 | なし | | | | | | | | | |