

船舶事故調査報告書

船種 船名 貨物船 YUSHO No.10

I M O 番号 9005704

総トン数 1,064トン

船種 船名 漁船 第五日誠丸

漁船登録番号 YG2-7536

総トン数 19.84トン

事故種類 衝突

発生日時 平成20年11月15日 10時30分ごろ

発生場所 山口県下関市角島西方沖

角島灯台から真方位260° 23.4海里付近

(概位 北緯34° 17.3′ 東経130° 22.4′)

平成22年3月11日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

貨物船^{ユースヨー}YUSHO No.10 は、下関市角島西方沖を北西進中、また、漁船^{つのしま}第五日誠丸は、^{につせいまる}はえ縄の揚縄中、平成20年11月15日10時30分ごろ、両船が衝突した。

YUSHO No.10 には左舷船首部外板に擦過傷が生じ、第五日誠丸には左舷後部ブルワーク等に損傷が生じたが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年11月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月18日 現場調査及び口述聴取

平成20年11月20日、26日、12月3日、平成21年4月20日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、YUSHO No.10（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び第五日誠丸（以下「B船」という。）船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aほか7人が乗り組み、平成20年11月14日17時00分ごろ広島県尾道糸崎港を出港し、大韓民国釜山港に向かった。

船長Aは、一等航海士とともに関門海峡を通過したのちいったん休息し、翌15日08時46分ごろ一等航海士と当直を交替し、甲板長とともに当直に当たった。

船長Aは、レーダーは準備状態とし、自動操舵により針路306°（真方位、以下同じ。）速力約10.4～10.6ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行した。

船長Aは、釜山港の着予定時刻を関係先に18時00分と通知し、10時00分ごろ甲板長を甲板での塗装作業に当たらせ、右舷側の機関操縦盤の後ろの脚立に腰掛けて見張りをしていた。

その後、船長Aは、左舷側のGPSプロッターに着予定時刻が17時55分台と表示されたことから、着予定時刻に遅れることがないかどうか心配しながら見張りをしていた。

10時30分ごろ船長Aは、GPSプロッターで着予定時刻を見ていたとき、

左舷側を船体がかすめた感じがしたので、直ちに立ち上がり、左舷側ウイングに出てB船とその甲板に乗組員2人を認め、A船船尾への再衝突防止のため手動操舵に切換えて左舵約10°をとった。その後、原針路に戻し航行を続けた。

船長Aは、11時00分ごろ海上保安庁からの電話により停船することとし、12時00分ごろ衝突場所から約15海里(M)のところまで停船した。

船長Aは、事故当時、右前方にB船以外の漁船及び赤いブイは認めたのにB船に気付かなかったのは、脚立に座って動かなかったので、窓枠が死角となったからだと思った。

(2) B船

B船は、船長Bほか甲板員3人が乗り組み、アマダイのはえ縄漁のため、平成20年11月11日07時00分ごろ山口県萩漁港を出港し、対馬～山口県見島間の海域に向かった。

B船は、15日06時17分ごろ、当日の第1回目の操業を開始し、引き続き第2回目の操業にかかり、ほぼ北西～南東に向け12縄を入れたのち、揚縄を開始した。B船の周辺には、漁船が10隻くらい見え、レーダーではそれ以上の映像が映っていた。その中には、イカ流し網漁の漁船も見え、その付近に直径約35cmの赤色の浮きもあり、B船から約500m以内にも操業中の漁船がいた。

B船は、船長Bが船橋で総指揮をとり、前部甲板に設置されている前部テントの中で甲板員1人が右舷側の揚縄機につき、甲板員2人が縄の片付けや次の投縄準備をしていた。

船長Bは、いすに腰掛けて操舵室から前方約4～5mの右舷側の揚縄機付近に目を向け、船首が揚縄方向に向かうように、舵及び主機関のクラッチを操作して調整しながら、最後の縄の方向の南東方向に向かって揚縄を始めた。そして、次はどこで操業しようかと考えていたところ、10時方向(船首から左舷側約60°)が突然黒くなり、左舷船首方に迫ったA船に気づき、直ちに主機関のクラッチを前進に入れて左舵一杯としたが、左舷後部とA船の左舷船首が衝突した。

船長Bは、浸水の有無を確認して、10時30分ごろ海上保安部に通報するよう僚船に依頼していたところ、A船が停船せずに離れて行くので、これを全速力で追いかけた。

船長Bは、衝突直後にGPSプロッターで衝突位置を確認した。

本事故の発生日時は、平成20年11月15日10時30分ごろで、発生場所は、

角島灯台から260° 23.4M(北緯34° 17.3′ 東経130° 22.4′)付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

左舷船首部外板に擦過傷が生じた。

(2) B船

船長Bの口述によれば、左舷後部のブルワーク及び防舷材並びに後部テント及びマストに損傷が生じた。

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、海技免状等

船長A 男性 44歳

船長免状(総トン数500～3,000トン)(カンボジア王国発給)

免許発行日 2008年7月28日

(2013年1月21日まで有効)

船長B 男性 67歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 昭和50年7月29日

免許証交付日 平成16年8月4日

(平成22年7月7日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

1985年に甲板部員で乗船し、1991年に航海士、2003年に船長となり、同年10月に初めて日本に寄港して以来、日本と中国又は韓国間を複数回航海した。

② 健康状態

喫煙及び飲酒はせず、十分に睡眠をとって疲労はなく、健康状態は良好であった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

15歳から家業の漁船ではえ縄漁業及び一本釣り漁業に従事した。
平成4年にB船を購入後、船舶所有者兼船長として乗船していた。

② 健康状態

前夜は本事故場所で錨泊して休み、健康状態は良好であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

IMO番号	9005704
船籍港	PHNOM PENH (カンボジア王国)
船舶所有者	DAITO MARINE AGENCY COMPANY LIMITED
船舶管理者	DALIAN MATSUSHIMA INT'L SHIPPING MANAGEMENT CO., LTD
総トン数	1,064トン
L×B×D	64.00m×10.50m×5.96m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	735kW (連続最大)
推進器	4翼固定ピッチプロペラ1個
竣工年	1990年

(2) B船

漁船登録番号	YG2-7536
主たる根拠地	山口県萩市
船舶所有者	個人所有
総トン数	19.84トン
Lr×B×D	16.60m×3.44m×1.35m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	160 (漁船法馬力数)
推進器	固定ピッチプロペラ1個
竣工年月日	昭和55年3月5日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、尾道糸崎港で鋼材約597トンを積み、本事故のときの喫水は船首2.4m、船尾3.9mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、本事故当時、漁獲物約1kgを積み、喫水は船首1.0m、船尾2.5mであった。

2.5.3 その他の設備及び性能等

(1) A船

① 船長Aの口述によれば、船体、主機関及びGPSプロッター等航海機器に不具合及び故障はなかった。

② 船橋から前方の視界については、特に見張りの支障になる構造物はなく、窓枠による死角は少し身体を移動すれば直ちに解消できた。

③ 残っていたA船のGPSプロッターの航跡上で、A船の一等航海士の口述に基づき測定したところ、衝突場所は北緯34°17.200′ 東経130°22.511′であった。

(写真1 A船のGPSプロッター航跡 参照)

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 船体、主機関及びGPSプロッター等航海機器に不具合及び故障はなかった。

② 船橋から前方の視界については、前部甲板に張ったテントにより死角が生じ、水平方向の死角は、立った場合はわずかであったが、いすに座った場合は約10°であった。

③ 残っていたB船のGPSプロッター航跡から衝突位置を求めたところ、北緯34°17.309′ 東経130°22.388′であった。

(写真2 B船のGPSプロッター航跡 参照)

④ はえ縄漁法は、専ら昼間に操業を行い、1縄は約450mであり通常10～18縄を投下し、揚縄速力は1縄に約9分を要するので約1.6knであった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

本事故発生現場の東方約34Mに位置する油谷地域気象観測所の観測結果によれ

ば、次のとおりであった。

10時00分 天気 晴れ、風向 東北東、風速 1m/s、気温 16.9℃

11時00分 天気 晴れ、風向 南東、風速 2m/s、気温 19.2℃

2.6.2 海流

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌によれば、対馬海峡の東水道では0.3～1knの対馬暖流が流れている。

2.6.3 乗組員の観測

- (1) 船長Aの口述によれば、晴れ、弱い南東風、視界良好であった。
- (2) 船長Bの口述によれば、晴れ、風力2の南風、波高約0.5m、視界良好であった。

2.7 事故水域に関する情報

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌によれば、次のように記載されている。

九州沿岸及び南西諸島の海域は、一本釣り、はえ縄、底引き網、まき網及び刺し網などの各種漁業がほぼ周年にわたって行われているので、付近航行船舶は操業漁船の動向に十分注意する必要がある。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、A船は、針路約306° 速力約10.5knの自動操舵で航行中、また、B船は、針路約135° 速力約1.6knで手動操舵により航行中、両船が衝突した。

3.1.2 衝突の状況

2.1及び2.5.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- ① 衝突時刻は、10時30分ごろであった。
- ② 衝突場所は、A船及びB船ともGPSプロッターの記録があり、その位置は接近していたが、事故直後に船長Bが直接測定したことから、北緯34°17.3′ 東経130°22.4′（角島灯台から260°23.4M付近）であった。
- ③ A船の左舷船首とB船の左舷後部が衝突した。

3.2 事故の要因の分析

3.2.1 乗組員の状況

2.4から、船長A及び船長Bは、適法で有効な海技免状又は操縦免許証を有していた。また、健康状態は良好であったものと考えられる。

3.2.2 船体の状況

2.5.3から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

船体、主機関及び航海機器には不具合及び故障はなく、前方の視界には見張りに支障になる構造物はなく、窓枠の死角は少し身体を移動すれば見張りに支障がなかった。

(2) B船

船体、主機関及び航海機器には不具合及び故障はなく、前方の視界には船橋右舷側でいすに座ると、約 10° の死角が生じた。

3.2.3 気象及び海象に関する解析

2.6から、天気は晴れ、風は弱く、海上は穏やか、視界は良好であったものと考えられる。

3.2.4 見張り及び操船の状況

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

① 船長Aは、針路約 306° 速力約 10.5kn の自動操舵により角島西方沖を航行中、衝突の約30分前から、脚立に座ったまま、レーダーを活用せずに目視により前方の見張りを行い、また、着予定時刻に遅れることがないかどうか心配し、GPSプロッター表示に注意を払って周囲の適切な見張りを行っていなかった。

② 船長Aは、右前方に漁船及びその付近に赤色のブイを認めたが、B船には気付かなかった。

(2) B船

① 船長Bは、右舷側にある機関操縦装置の前のいすに座り、針路約 135° 速力約 1.6kn で手動操舵により航行した。

② 船長Bは、揚縄方向に向首するよう、前部甲板右舷側の揚縄機の作業状況を監視しながら操船しており、周囲の見張りを行っていなかった。

3.2.5 事故発生に関する分析

2.1、3.1及び3.2.4から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① 船長Aは、針路約306° 速力約10.5knの自動操舵で角島西方沖を航行中、衝突の約30分前から脚立に座ったまま、レーダーを活用せずに目視により前方の見張りを行い、また、着予定時刻に遅れることがないかどうか心配し、GPSプロッター表示に注意を払っていて、周囲の適切な見張りを行っていなかった。
- ② 船長Aは、左舷船首方から接近するB船に気付かずに衝突した。
- ③ 船長Aは、B船と衝突した後に、航行を継続した。

(2) B船

- ① 船長Bは、右舷側にある機関操縦装置の前のいすに座り、針路約135° 速力約1.6knの手動操舵で航行中、揚縄方向に向首するよう、前部甲板右舷側の揚縄機の作業状況を監視しながら操船しており、周囲の適切な見張りを行っていなかった。
- ② 船長Bは、左舷船首方のA船に気付かずに衝突した。

以上のことから、船長Aは、周辺には漁船が操業していたことから、目視だけではなくレーダーを活用して周辺の見張りを行い、また、衝突後は人命の安全を最優先する見地から、直ちに現場に止まって、安否を確認するなど必要な措置をとるべきであった。

船長Bは、周囲に他船が存在する中で、揚縄方向に向首するよう、前部甲板右舷側の揚縄機の作業状況を監視しながら操船しており、周囲の見張りを行っていなかったが、適切な見張りを維持する必要があるがあった。

4 原因

本事故は、下関市角島西方沖において、A船が北西進中、B船が操業しながら南東進中、両船が互いにその存在に気付かずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船に気付かなかったのは、船長Aが、脚立に座ったまま、レーダーを活用せずに目視により前方の見張りを行い、また、着予定時刻に遅れることがないかどうか心配し、GPSプロッター表示に注意を払っていて、周囲の適切な見張りを行って

いなかったことによるものと考えられる。

B船がA船に気付かなかったのは、船長Bが、いすに座り、揚縄方向に向首するよう、前部甲板右舷側の揚縄機の作業状況を監視しながら操船しており、周囲の適切な見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

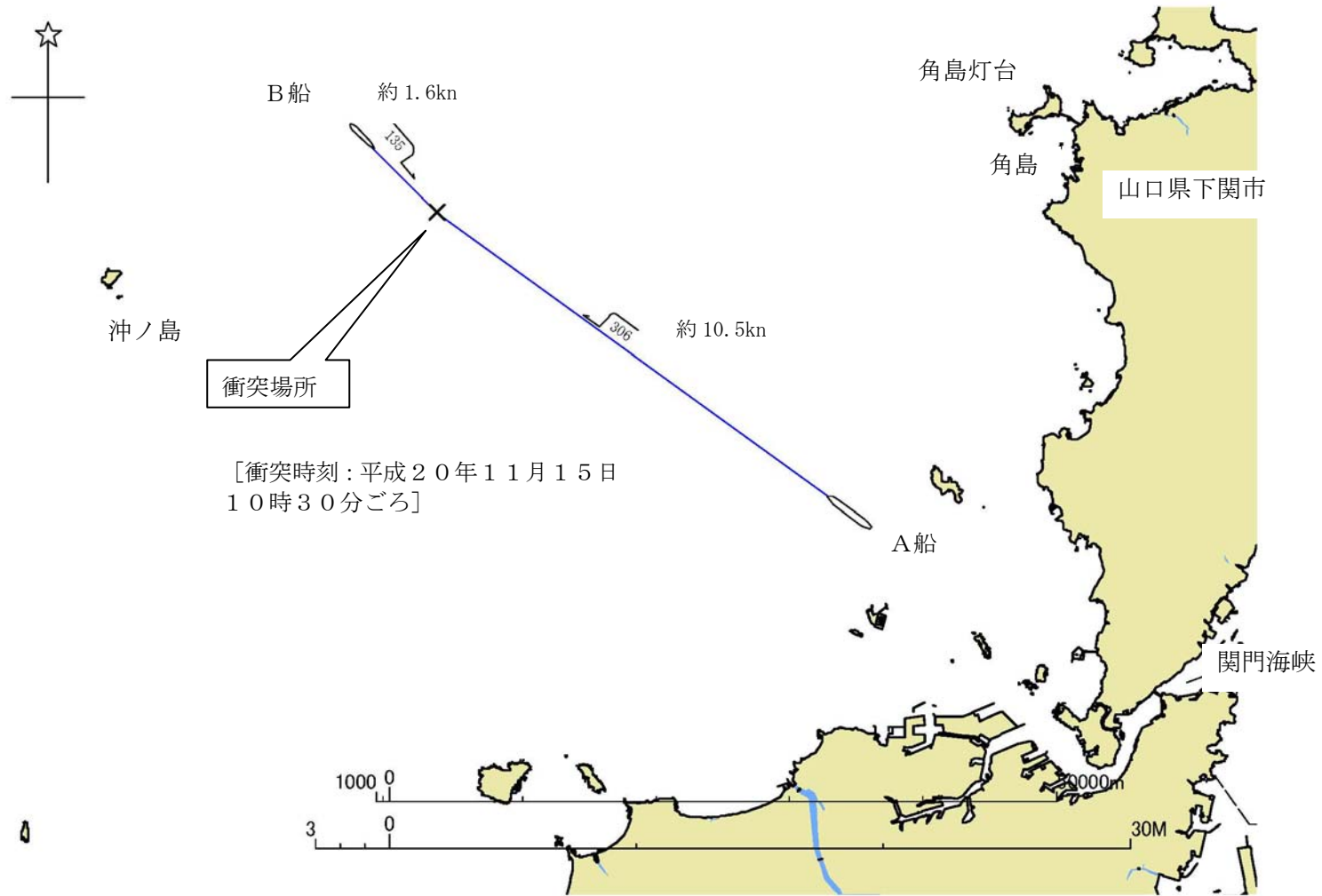


写真1 A船のGPSプロッター航跡

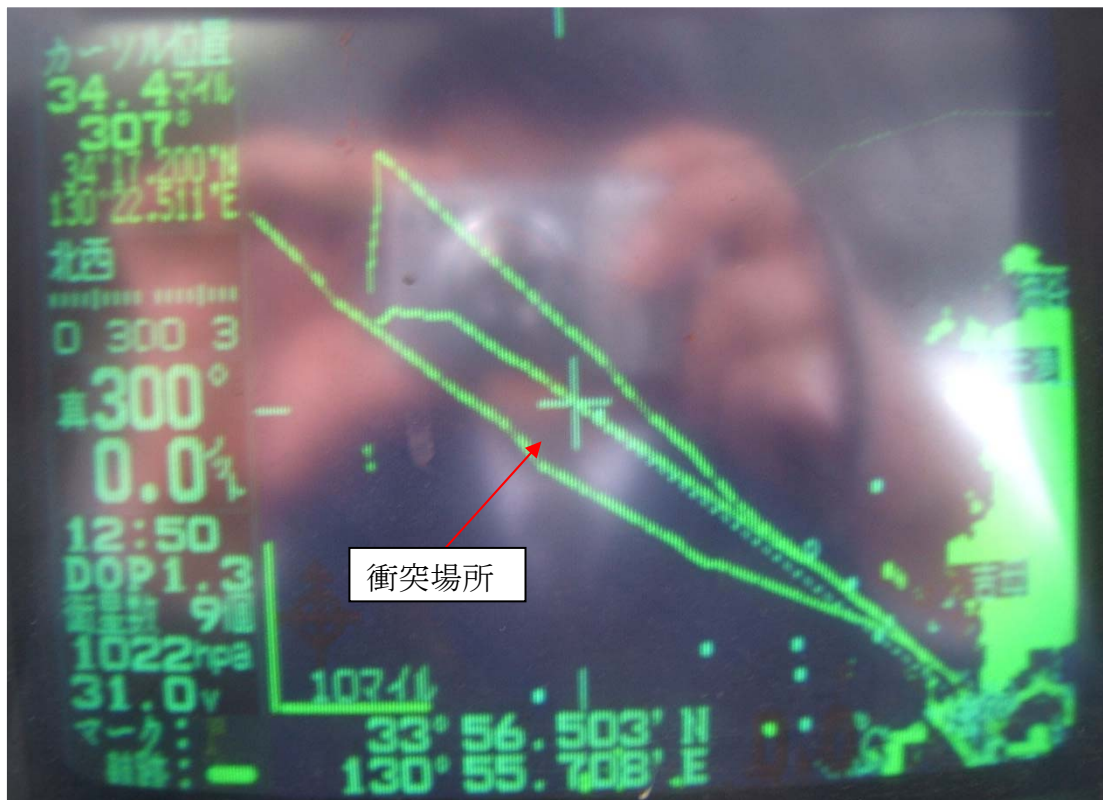


写真2 B船のGPSプロッター航跡

