

船舶事故調査報告書

平成23年5月26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 石川 敏 行
委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年7月13日 06時42分ごろ
発生場所	山口県下関市 蓋井島 ^{ふたおい} 西方沖 蓋井島灯台から真方位296° 16.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 13.2′ 東経130° 29.0′）
事故調査の経過	平成22年7月13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。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{プート アイランド} PUTO ISLAND（カンボジア王国）、1,369トン 8808032（IMO番号）、JIAZE SHIPPING CO., LTD 74.77m×11.60m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、1988年6月10日 B 漁船 ^{かいえい} 海栄丸、19トン FO2-6554（漁船登録番号）、個人所有 17.48m（Lr）×4.13m×1.40m、FRP ディーゼル機関、736kW（漁船法馬力数）、平成2年2月28日
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A（中華人民共和国籍） 男性 47歳 締約国資格受有者承認証（カンボジア王国政府発給） 交付年月日 2009年3月17日 （2011年5月24日まで有効） B 甲板員B 男性 33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 平成9年5月20日 免許証交付日 平成19年4月25日 （平成24年5月19日まで有効）
死傷者等	負傷 2人（船長B及び甲板員B）
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷 B 船首部圧壊
事故の経過	A船は、船長A及び一等航海士Aほか6人が乗り組み、山口県西方沖を大韓民国釜山港に向け、速力約10.2～10.3ノット（kn）で北西進した。 船橋当直中の一等航海士Aは、右前方約3MにB船を視認し、その後B船が衝突のおそれがある態勢で接近してくることに気付いたが、それまで接近する漁船群はA船を避けてくれたので、B船もA船を避けるもの

	<p>と思い、そのまま航行を続けた。</p> <p>一等航海士Aは、B船が約1Mに接近したとき、自動操舵から手動操舵に切り換え、衝突の直前にB船の操舵室を双眼鏡で見たところ、人が見当たらなかったため減速し、汽笛を鳴らして左舵一杯としたが、間に合わず、平成22年7月13日06時42分ごろ、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bの2人が乗り組み、漁場から帰航のため、山口県西方沖を福岡県宗像市大島漁港に向け、速力約15knで自動操舵により南進した。</p> <p>単独の船橋当直に当たっていた甲板員Bは、左前方にA船が存在することに気付いたが、衝突の約5～6分前に居眠りに陥った。</p> <p>B船は、同じ針路及び速力で航行を続け、A船と衝突した。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、胸部打撲等を負った。</p> <p>B船は、僚船に横抱きにされて帰航した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風向 南西、風速 約4～5m/s、視界 約2～3M 海象：波が少しあり</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、京浜港川崎区でスクラップ約1,036tを積載し、船首約2.56m、船尾約3.92mの喫水で航行していた。</p> <p>本事故海域では、B船を含む約8隻の漁船群が南進していた。</p> <p>甲板員Bは、操舵輪後方の椅子に腰掛けた姿勢で当直中に居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、05時ごろ甲板員Bに船橋当直を引き継いだのち、操舵室で眠りについた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、蓋井島西方沖を北西進中、一等航海士Aが、右方から衝突のおそれがある態勢で接近するB船を認めた際、それまで接近する漁船群はA船を避けてくれていたので、B船もA船を避けると思い込み、B船の進路を避けずに航行したものと考えられる。</p> <p>B船は、蓋井島西方沖を南進中、単独で船橋当直中の甲板員Bが、居眠りに陥ったため、同じ針路及び速力で航行を続け、A船と衝突したものと考えられるが、甲板員Bから十分な情報を得ることができなかつたので、居眠りに陥った状況については明らかにすることはできなかつた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、蓋井島西方沖において、A船が北西進中、B船が南進中、一等航海士Aが、右方から衝突のおそれがある態勢で接近するB船を認めた際、B船がA船を避けるものと思ひ込み、B船の進路を避けずに航行し、また、甲板員Bが、居眠りに陥ったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	