

船舶事故調査報告書

平成23年8月25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

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月3日 06時24分ごろ
発生場所	山口県上関町祝島南西方沖 上関町所在のホウジロ灯台から真方位273°5.0海里付近 （概位 北緯33°44.3′ 東経131°55.0′）
事故調査の経過	平成23年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 ^{グオ シュン} GUO SHUN（ベリーズ籍）、1,998トン 9376672（IMO番号）、HONGKONG GUOSHUN SHIPPING CO.,LTD 87.80m×13.80m×7.45m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、不詳 B 漁船 ^{くもきり} 雲霧丸、4.89トン YG3-29653（漁船登録番号）、個人所有 10.45m(Lr)×2.36m×1.02m、木 ディーゼル機関、77kW、昭和43年11月5日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 50歳 締約国資格受有者認定証 一等航海士（総トン数500～3,000トン級、ベリーズ発給） 交付年月日 2006年9月26日 B 船長B 男性 72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4月14日 免許証交付日 平成21年6月23日 （平成26年8月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首のカヌキ及び巻き揚げローラー等が折損
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、鋼板約3,046tを積載し、航海士Aが、船橋当直に就き、航海灯を表示し、伊予灘祝島南西沖の伊予灘航路第3号灯浮標（以下、灯浮標については、「伊予灘航路」を省略する。）と第2号灯浮標の間の推薦航路の進行方向の右側を針路約282°（真方位、以下同じ。）及び速力約9.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行した。 航海士Aは、B船と接近していることに気付かず、同じ針路及び速力で西進中、第2号灯浮標付近においてA船の右舷中央部とB船の右舷船首部とが

	<p>衝突した。</p> <p>A船は、航海士Aが衝突に気付かずに航行を続け、山口県徳山下松港沖において巡視船により発見されて停船を命じられた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、山口県周南市^{しゅうなん} 杵^{すくも}大島漁港を出港して祝島西方のふぐはえ縄漁の漁場に到着後、平成23年1月3日05時30分ごろ、針路約113°及び速力約2.0knで自動操舵により航行しながら投縄を開始した。</p> <p>船長Bは、投縄を始めるに当たり、船首マストに白色全周灯、両舷灯及び船尾灯を表示するとともに、船尾マストの黄色回転灯及び作業灯を点灯し、正月でもあり通航船舶はほとんどいないと思い、操舵室右舷後方で船尾方に向いて座り、目視やレーダーによる見張りを行わずに東南東進しながら釣針に餌のいわしを付けて投縄することに専念した。</p> <p>船長Bは、A船と接近していることに気付かず、同じ針路及び速力で投縄中、平成23年1月3日06時24分ごろ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、06時37分ごろ海上保安庁に118番通報した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 2.0m/s、気温 -0.5℃</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北北西流 約0.5kn</p> <p>日出時刻：07時16分ごろ</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によるA船の運航状況は、付表1のとおりであった。</p> <p>（付表1 AISの情報記録 参照）</p> <p>A船は、船橋当直を00時～04時が二等航海士、04時～08時が一等航海士及び08時～12時が船長の4時間交替の3直制としていた。</p> <p>航海士Aは、事故発生海域を航行した経験があり、事故当時、レーダー1台を作動させていた。</p> <p>B船は、ふぐはえ縄漁に従事しており、底はえ縄と称する漁具は、長さ約1,000mの1縄^{じょう}に約8m間隔で釣針を120個取り付け、全部で17縄を投縄する予定であったが、5縄目を投縄中にA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、祝島南西方沖を西進中、航海士Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、前路を左方に横切って接近するB船に気付かず、同じ針路及び速力で航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、祝島南西方沖においてはえ縄を投入しながら東南東進中、船長Bが、正月でもあり通航船舶はほとんどいないと思い込み、操舵室右舷後方で船尾方に向いて座り、釣針に餌を付けて投縄することに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船と衝突したことに気付かなかつ</p>

	<p>たことから、適切な見張りを行っていなかったものと考えられるが、具体的な見張りの状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>A船のAISの情報によれば、A船は、針路約282°で航行中、06時20分ごろから船首方位及び対地針路が左に振れ始め、06時23分57秒には船首方位が269°及び対地針路が272.2°となり、その後は、船首方位及び対地針路が右に振れ、06時32分29秒には船首方位が281°となってほぼ元の船首方位に戻っているが、その間に船首方位が左に変化した理由については、航海士Aから十分な情報が得られなかったことから、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、祝島南西方沖において、A船が西進中、B船がはえ縄を投入しながら東南東進中、両船が適切な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。</p>

付表1 A I Sの情報記録

時刻 (時-分-秒)	船位		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)			
06:15:07	33-43-58.5	131-56-49.5	281	282.6	9.7
06:18:07	33-44-04.7	131-56-11.5	281	281	9.8
06:19:07	33-44-07.2	131-56-00.1	282	285.8	9.8
06:20:18	33-44-09.8	131-55-46.8	275	279.9	9.7
06:21:07	33-44-11.0	131-55-37.2	278	279	9.8
06:22:07	33-44-13.0	131-55-25.7	279	283.3	9.8
06:23:16	33-44-14.8	131-55-12.3	272	276.8	9.7
06:23:57	33-44-15.3	131-55-04.6	269	272.2	9.6
06:24:16	33-44-15.4	131-55-00.7	270	271.9	9.7
06:25:09	33-44-15.9	131-54-50.6	269	272.2	9.6
06:28:09	33-44-19.9	131-54-15.8	275	278.6	9.7
06:30:08	33-44-22.7	131-53-52.5	276	279.7	10.0
06:32:29	33-44-25.9	131-53-24.4	281	279.5	10.1