

船舶事故等調査報告書

平成23年11月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011広第96号
事故等種類	衝突
発生日時	平成23年5月16日 14時37分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港仁方区 重岩 <sup>かさねいわ</sup> 灯台から真方位078° 1,180m付近 (概位 北緯34° 12.6′ 東経132° 40.4′)
事故等調査の経過	平成23年5月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 貨物船 <sup>グローバル</sup> <sup>トップ</sup> GLOBAL TOP 5、1,499トン（カンボジア王国籍） 8864426（IMO番号）、ARGENSON CORP.（英国領バークレー諸島） B 漁船 <sup>ちあき</sup> 千晶丸、2.4トン HS3-28945（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、Second Class Deck Officer Certificate（大韓民国発給） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央外板に幅50cm、長さ約3mの擦過傷 B 船首部に亀裂を伴う擦過傷
事故等の経過	A船は、平成23年5月16日14時30分ごろ、船長Aほか8人が乗り組み、鋼板約1,776tを積載し、大韓民国の浦項港に向け、呉港仁方区にある鉄鋼会社（以下「本件鉄鋼会社」という。）の専用岸壁を出港した。 A船は、針路を236°（真方位、以下同じ。）に定め、船首に一等航海士及び甲板長を、船橋に船長、機関長及び甲板手1人をそれぞれ配置し、出港スタンバイ態勢を維持して速力を約5ノット（kn）の微速力に増速した。 14時33分少し過ぎ、A船は、右舷30° 500m付近にA船に向かって接近するB船を認めたが、航行方向の右舷側に漁船群が存在していたので右転できず、そのままの針路で西南西進した。 A船は、約2分後、B船との間隔が200～300mとなったとき、B船の針路に変化がないので汽笛を作動させ、船首配置の一等航海士も両手を大きく振るとともに大声を出してB船に注意を促し、慌てて左舵一杯をとったものの、14時37分ごろ、重岩灯台から078° 1,180m付近において、B船の船首とA船の右舷中央部が衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、5月16日09時30分ごろ、呉市仁方漁港を出港し、呉港仁方第1号及び第2号の灯浮標から南方500m付近でタイやメバルの一本釣り漁を行っていた。 船長Bは、船内で昼食をとったのちも釣りを続けていたが、釣果が思わしくないため、14時を過ぎた頃に釣り場から東方約1,500mにある安

	<p>芸灘大橋の東方約500mの場所へ移動することとした。</p> <p>B船は、釣り場の東南東方に位置する本件鉄鋼会社を指し、しばらくして右に小さく舵をとり、14時34分ごろ安芸灘大橋北端の橋脚を指して主機の回転数が毎分1,300の速力7.2knで東南東進した。</p> <p>船長Bは、操舵室後方の椅子に座り、右舷の安芸灘大橋とその東方を注視していたので、A船に気付かないまま手動操舵で東南東進を続け、衝突の直前、A船に気付いて主機を中立及び後進としたが衝突した。</p> <p>船長Bは、事態を自宅経由で所属する漁業協同組合に連絡したのち、B船で15時過ぎに仁方漁港に帰港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮、海上 平穏</p>	
その他の事項	<p>船長A及び機関長は大韓民国籍であり、他の乗組員はミャンマー連邦共和国籍であった。</p> <p>A船を実質的に所有しているのは、大韓民国の Seawise Shipping 社であった。</p> <p>A船には、パイロットは乗船していなかった。</p> <p>船長Bは、14時30分以前に東方を見て西進する船舶がなかったため、東南東進中も前方から近づく船舶はいないと思っていた。</p> <p>B船は、転舵しないまま衝突した。</p>	
分析	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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、呉港仁方区を西南西進中、右舷30°500m付近をA船に向けて接近するB船を認めたが、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、呉港仁方区を東南東進中、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までA船に気付かず航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、呉港仁方区において、A船が西南西進中、B船が東南東進中、A船が衝突直前まで針路及び速力を保持して航行し、また、B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>	
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 常時、特定の方向に注意して航行せず、周囲の見張りを行う。</li> <li>・ 互いに接近するおそれがあるときは、海上衝突予防法を遵守して避航等の措置を適切に講じる。</li> </ul>	