

船舶事故調査報告書

平成25年2月14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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年3月28日 04時25分ごろ
発生場所	島根県大田市久手港西方沖 久手港南防波堤灯台から真方位275°14.4海里（M）付近 （概位 北緯35°15.3′ 東経132°12.5′）
事故調査の経過	平成23年3月28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 レッド フォーチュン (シエラレオネ共和国籍)、1,446トン 8808288（IMO番号）、MING YANG SHIPPING CO., LTD. （マーシャル諸島共和国籍） 68.21m（Lr）×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、988kW、不詳 B 漁船 幸運丸、14トン SN2-1620（漁船登録番号）、個人所有 15.05m（Lr）×3.84m×1.53m、FRP ディーゼル機関、610kW（動力漁船登録票による）、昭和54年12月19日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（三等航海士）（中華人民共和国籍） 男性 27歳 甲類（中華人民共和国発給） B 船長B 男性 48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7月24日 免許証交付日 平成18年12月4日 （平成24年7月23日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（乗組員）
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 左舷側中央部に破口及び亀裂を伴う凹損（廃船）
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか7人が乗り組み、航海士Aが船橋当直に就き、航海灯を表示し、大田市温泉津港北西方沖を約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北東

	<p>進した。</p> <p>航海士Aは、平成23年3月28日04時12分ごろ、久手港南防波堤灯台から270°（真方位、以下同じ。）16M付近を航行中、レーダーと目視により、右舷船首方に2隻の反航船及びその手前にB船を含む3隻の右から左への横切り漁船を認め、04時15分ごろB船の方位変化は認められなかったが、反航船がいるために右転できず、機関を半速に減速して信号灯を点滅させ、B船に注意を促し、そのまま航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、衝突の約10秒前に危険を感じ、機関を微速力前進とし、左舵一杯としたが、04時25分ごろ、久手港南防波堤灯台から275°14.4M付近において、A船の右舷船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船長Bが船橋当直に就き、航海灯を表示し、久手港の西方約20M付近の漁場に向けて約9.5knの速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、操舵輪の前にある椅子に座り、6Mレンジとしたレーダーを監視しながら船橋当直を行っていたところ、04時15分ごろ左舷船首方にA船の映像を認め、肉眼でも確認したが、このまま進めばB船がA船の船首方を通過できると思い、接近してもB船がA船を左舷側に見る態勢であり、A船がB船を避けてくれるものと思った。</p> <p>B船は、04時20分ごろ、船長Bが、方位が変わらずに接近するA船に対して自船の存在を知らすため、短音1回を吹鳴したが、その後もA船がB船を避けてくれるものと思い、同じ針路、速力で航行してA船とB船とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突後に転覆したが、乗組員5人はB船の後続の僚船に救助され、B船は同日に久手港へえい航された。</p> <p>（付表1 A船 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p> <p>日出時間：06時05分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、3隻の船団で久手港を出港して漁場に向かい、B船が先頭を航行し、僚船はB船の後方約0.5～1Mを航行していた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、久手港西方沖を北東進中、航海士Aが、右方から接近するB船の方位変化は認められなかったものの、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>航海士Aは、B船との衝突を避けるために機関を半速にしたと口述</p>

	<p>しているが、AIS情報によれば、衝突直前まで針路及び速力の変化はなかったものと推定される。</p> <p>B船は、久手港西方沖を西進中、左方から接近するA船がB船を避けてくれるものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、久手港西方沖において、A船が北東進中、B船が西進中、航海士Aが、右方から接近するB船の方位変化は認められなかったものの、針路及び速力を保持して航行し、また、B船が、左方から接近するA船がB船を避けてくれるものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 衝突を避けるための動作は、できる限り、十分に余裕のある時期に大幅に行い、状況によっては機関を停止し、又は後進にかけて行きあしを減じること。 ・ 自船が保持船であっても相手船の動静を注視し、衝突の虞があるときは、衝突を避けるための協力動作をとること。

付表 1 A 船 A I S 記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	緯度 (° -' -")	経度 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:10:05	035-13-35.7	132-10-16.3	050	046	9.9
04:12:05	035-13-49.4	132-10-34.1	047	048	9.9
04:15:14	035-14-10.4	132-11-02.3	047	048	9.9
04:20:05	035-14-43.2	132-11-46.0	047	047	9.9
04:22:05	035-14-56.5	132-12-03.8	047	048	10.0
04:24:05	035-15-09.9	132-12-21.7	047	048	9.9
04:24:14	035-15-11.0	132-12-23.2	047	047	9.9
04:24:25	035-15-12.1	132-12-24.7	047	047	9.9
04:24:35	035-15-13.2	132-12-26.2	047	047	9.9
04:24:44	035-15-14.2	132-12-27.5	046	047	9.9
04:24:55	035-15-15.4	132-12-29.2	042	048	9.9
04:25:05	035-15-16.5	132-12-30.6	040	046	9.9
04:25:34	035-15-20.3	132-12-34.3	030	039	9.7
04:25:41	035-15-21.2	132-12-35.1	027	036	9.7
04:25:44	035-15-21.7	132-12-35.4	026	035	9.7
04:25:48	035-15-22.2	132-12-35.9	024	033	9.6
04:25:50	035-15-22.5	132-12-36.1	023	033	9.6