

船舶事故調査報告書

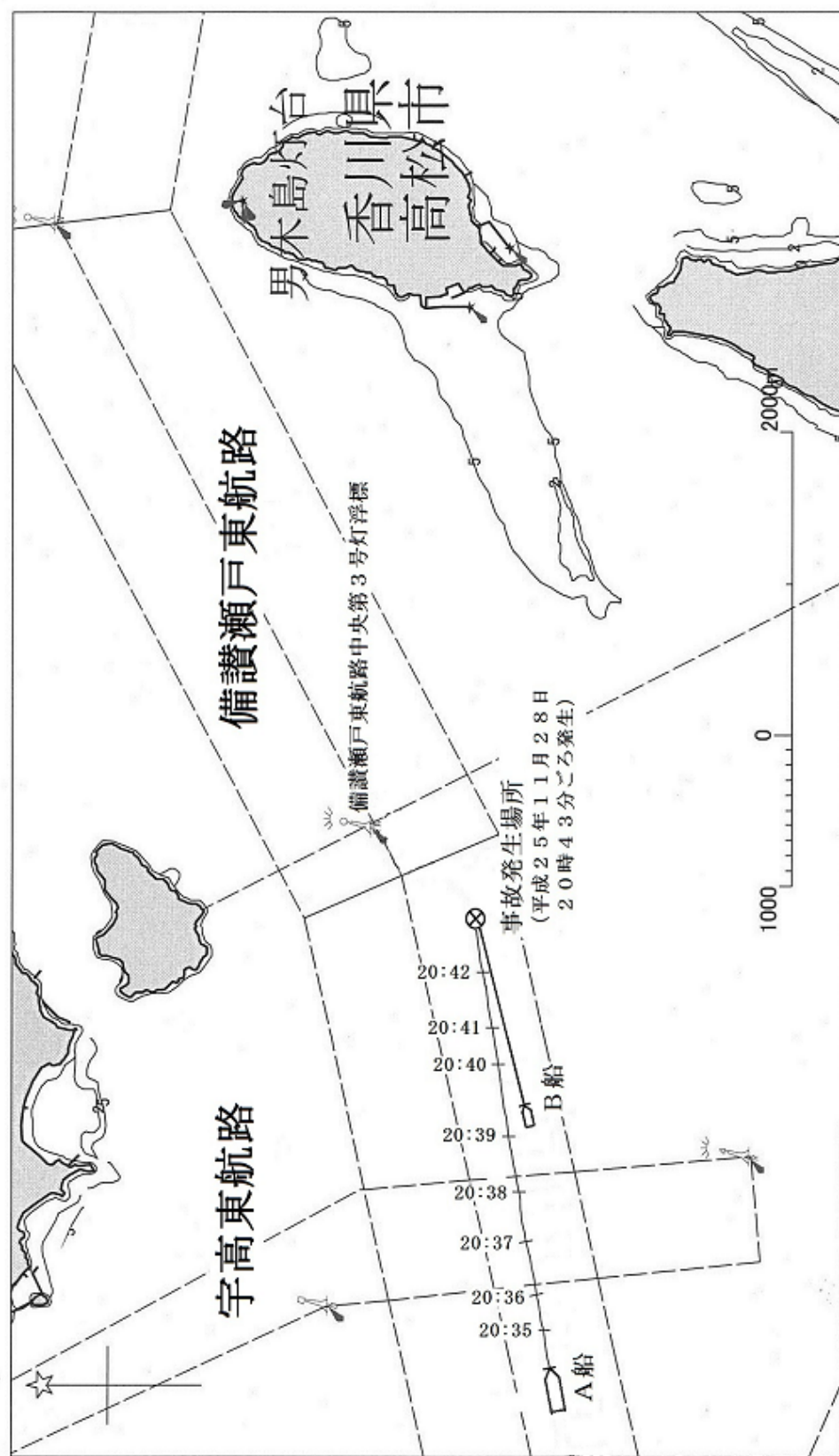
平成26年10月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年11月28日 20時43分ごろ
発生場所	香川県高松市 ^{おぎ} 男木島西方沖 男木島灯台から真方位252° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 25.2′ 東経134° 00.7′）
事故調査の経過	平成25年12月2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 ^{シルバークーフティ} SILVER SAFETY（中華人民共和国香港特別行政区籍）、 7,243トン 9571349（IMO番号）、SILVER SAFETY SHIPPING LIMITED 110.40m×19.60m×11.80m、鋼 ディーゼル機関、不明、2010年1月30日（建造） B 漁船 ^{はくりゅう} 白龍丸、4.9トン KA3-26986（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×3.03m×0.93m、FRP ディーゼル機関、46.30kW、平成元年3月25日 第280-25281号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 39歳 一級航海士免状（中華人民共和国発給） 三等航海士A（中華人民共和国籍） 男性 29歳 二級航海士免状（中華人民共和国発給） B 船長B 男性 51歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成2年7月25日 免許証交付日 平成21年12月4日 （平成27年7月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船尾部に擦過傷 B 左舷船首部の防舷材を破損、同部のオーニング支柱に曲損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び三等航海士Aほか16人（中華人民共和国籍）が乗り組み、三等航海士Aが船橋当直に当たり、男木島西方沖を約080°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、平成25年11月28日20時43分ごろ、男木島灯台から252° 2.6M付近において、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、男木島西方沖を約076°の針路及び約2～2.5knの速力で手動操舵によってえい網しながら航行した。</p> <p>船長Bは、レーダーでA船を左舷後方約200mに探知し、A船は追越し船だと思い、針路及び速力を保持して航行を続けていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、頭部及び頸椎に打撲傷を負ったが、海上保安庁に本事故の発生を連絡した後、高松市香西港に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故発生場所付近は、備讃瀬戸東航路内であり、貨物船などが頻繁に航行し、また、操業する漁船が多いため、貨物船と漁船との衝突事故が多発している水域であった。</p> <p>B船は、本事故当時、引き網及び漁網を合計約220m伸出していた。</p> <p>B船は、本事故当時、マスト灯、両舷灯、船尾灯、緑色全周灯及び作業灯2個を点灯していた。</p> <p>船長Bは、汽笛を吹鳴していなかった。</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 不明、B あり</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A船は、男木島西方沖を東北東進中、B船と衝突したのと考えられるが、船橋当直中の三等航海士Aから調査に係る協力が得られなかったため、A船の動静及び三等航海士Aの行動を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、男木島西方沖をえい網しながら東北東進中、船長Bが、A船は追越し船だと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船と衝突したのと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、男木島西方沖において、A船及びB船が共に東北東進中、両船が衝突したことにより発生したのと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・本事故発生場所付近は、貨物船などが頻繁に航行し、また、操業する漁船が多いため、操船者は、目視はもとより、レーダーを十分に活用して見張りを厳重に行うこと、また、操業中の漁船の操船者は、接近する船舶を認めた場合、汽笛を吹鳴するなどして注意を喚起すること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
20:37:57	34-25-01.6	133-59-20.9	082	081.0	11.6
20:38:27	34-25-02.6	133-59-27.5	081	080.9	11.5
20:39:07	34-25-04.0	133-59-37.2	082	080.9	11.5
20:39:38	34-25-05.0	133-59-44.2	082	081.6	11.6
20:39:59	34-25-05.6	133-59-49.4	082	081.0	11.6
20:40:27	34-25-06.4	133-59-55.6	082	081.3	11.6
20:41:07	34-25-07.7	134-00-05.1	082	081.2	11.7
20:41:27	34-25-08.2	134-00-09.8	082	081.4	11.7
20:42:08	34-25-09.6	134-00-19.3	082	080.3	11.7
20:42:37	34-25-10.6	134-00-26.4	081	080.8	11.7
20:43:08	34-25-11.5	134-00-33.5	075	081.1	11.7
20:43:24	34-25-11.9	134-00-37.2	058	080.7	11.6

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。