

# 船舶事故調査報告書

平成26年6月19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25年11月7日 11時58分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 <sup>つの</sup> 西北西方沖 下関市所在の角島港南防波堤灯台から真方位285°16.0海里（M）付近 （概位 北緯34°24.4′ 東経130°33.1′）
事故調査の経過	平成25年11月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか2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。
<b>事実情報</b> 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 <sup>リユニオン ベイ</sup> REUNION BAY（マン島籍）、20,236トン 9338137（IMO番号）、PNR Marine Trading I LLC, Trust Company Complex 169.45m（Lr）×28.40m×14.25m、鋼 ディーゼル機関、6,620kW、2006年（建造年） B 漁船 <sup>よしえい</sup> 好栄丸、19.65トン TY2-1273（漁船登録番号）、個人所有 17.99m（Lr）×3.70m×1.31m、FRP ディーゼル機関、558.98kW、昭和53年5月3日 第244-15226号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 56歳 船長免状（フィリピン共和国発給） 交付年月日 2011年2月9日 （2016年2月8日まで有効） 三等航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 28歳 航海当直従事航海士免状（フィリピン共和国発給） 交付年月日 2009年5月21日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 41歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年4月14日 免許証交付日 平成22年1月27日 （平成27年4月13日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部に擦過傷 B 船首に擦過傷、船首部のハンドレールに曲損
事故の経過	<p>A船は、船長A、二等航海士A（フィリピン共和国籍）及び三等航海士Aほか19人（フィリピン共和国籍18人及びインド国籍1人）が乗り組み、角島西北西方沖で機関を停止し、船首を北方に向け、約1.5ノット（kn）の東北東方向に流れる潮流に乗って漂泊した。</p> <p>三等航海士Aは、1人で船橋当直に当たっていたところ、平成25年11月7日11時40分ごろ右舷方約3Mに西北西進するB船を6Mレンジに設定したレーダーで認めたが、B船と距離があったので、漂泊を続けた。</p> <p>三等航海士Aは、11時45分ごろ次直の二等航海士Aが昇橋した頃にB船との距離を確認したが、2Mの距離があり、B船は小型の漁船であるから約0.5Mに接近しても、B船がすぐに進路を変えることができるかと思ひ、漂泊を続け、11時50分ごろに昇橋した船長Aの監督下、二等航海士Aと船橋当直の引継ぎを行いながら、見張りを続けた。</p> <p>三等航海士Aは、11時56分ごろB船が右舷方に接近したため、右舷側ウイングからライトの照射を行い、船長Aが汽笛の吹鳴を指示し、二等航海士A及び三等航海士Aが汽笛のスイッチを押したが、汽笛が吹鳴せず、11時58分ごろ、角島西北西方沖において、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、船長Bが、操舵室内の座椅子に座って操船を行い、自動操舵により、約8knの対地速力で角島西北西方沖を西北西進中、左舷船首方3M付近のA船に気付いたが、A船は航行している船舶であり、B船の船首方向を通過して行くかと思ひ、航行を続けた。</p> <p>船長Bは、正午前に始まるテレビの天気予報の番組を見るため、テレビの受信設定を始めたが、受信が不調だったので、受信設定を行っていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは海上保安庁に本事故の通報を行い、12時17分海上保安庁からA船に事故確認の照会があり、三等航海士Aが事故のあったことを告げた。</p> <p>A船及びB船は、海上保安庁の指示により、自力航行し、A船は関門港に、B船は下関市特牛港<small>こつとい</small>にそれぞれ入港した。</p> <p>（付表1 A船のAIS記録（抜粋）、付図1 事故発生概略図 参照）</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 高潮時、潮流 東北東流約1.5kn
その他の事項	A船のVDR記録は、次のとおりであった。

	<p>(1) 11時50分ごろ船長Aの音声を確認した。</p> <p>(2) 12時01分ごろ最初の汽笛音が吹鳴され、以後12時08分以降に数回吹鳴された。</p> <p>(3) 三等航海士Aは、海上保安庁担当者に対し、船長Bは居眠りをしており、A船は衝突されたと報告した。</p> <p>船長Aは、11月1日からA船の船長業務を始め、同日からA船に乗船した二等航海士A及び三等航海士Aの船橋当直引継ぎ状況及びシステム監視のために在橋していた。</p> <p>二等航海士Aの船橋当直開始予定時刻は、12時00分であった。</p> <p>三等航海士Aは、本事故発生場所付近を航行することは初めてであった。</p> <p>A船の汽笛は、本事故後、バルブがほとんど開いておらず、空気圧が低い状態であることが確認された。</p> <p>船長Bは、座椅子に座った状態ではレーダーを見ることはできたが、船首方を見通すことはできなかった。</p> <p>船長Bは、レーダー画面に余り注意を向けていなかった。</p> <p>本事故当時、B船の他の乗組員2人は、船員室で休息中であった。</p>
<p><b>分析</b></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>A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、角島西北西方沖で漂流中、三等航海士Aが、B船がA船に接近して来ることに気付いていたが、小型漁船であるB船が、A船に接近すれば、A船を避けるものと思い、漂流を続けていたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、角島西北西方沖を西北西進中、船長Bが、テレビの受信設定を行っていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、角島西北西方沖において、A船が漂流中、B船が西北西進中、三等航海士Aが、B船がA船を避けるものと思い、漂流を続け、また、船長Bがテレビの受信設定を行っていたため、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>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航行中は、レーダーを有効に活用し、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・いつでも汽笛が使用できるようにしておくこと。</li> </ul>

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)
10:49:43	34-23-46.8	130-31-23.5	007	080.4	1.1
10:52:42	34-23-47.5	130-31-27.6	004	080.9	1.2
10:55:42	34-23-48.3	130-31-31.8	003	075.0	1.3
10:58:42	34-23-49.2	130-31-36.0	000	073.3	1.3
11:01:42	34-23-50.2	130-31-40.2	358	073.5	1.1
11:16:42	34-23-56.8	130-32-01.0	000	068.8	1.3
11:22:42	34-24-00.0	130-32-09.9	001	062.7	1.4
11:34:42	34-24-08.2	130-32-28.4	001	061.2	1.5
11:37:42	34-24-10.4	130-32-33.3	001	058.1	1.5
11:40:42	34-24-12.8	130-32-38.1	000	060.6	1.4
11:46:42	34-24-17.2	130-32-48.1	003	059.1	1.5
11:49:42	34-24-19.7	130-32-52.9	003	057.2	1.6
11:58:42	34-24-27.5	130-33-06.9	000	054.3	1.5
12:04:42	34-24-33.0	130-33-15.7	003	055.0	1.6

(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。

付図1 事故発生概略図

