

船舶事故調査報告書

平成26年8月7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7月10日 07時47分ごろ
発生場所	山口県上関町祝島南東方沖 <small>かみのせき</small> 上関町所在の祝島港東D防波堤東灯台から真方位176°3.8海里（M）付近 （概位 北緯33°43.4′ 東経131°59.9′）
事故調査の経過	平成25年7月11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。 ケミカルタンカーSTELLAR ORCHIDの旗国であるマーシャル諸島共和国に対し、意見照会を行った。
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 ケミカルタンカー <small>ステラ オーキッド</small> STELLAR ORCHID（マーシャル諸島共和国籍）、7,912トン 9594157（IMO番号）、Blue Forest Shipping Co.,Ltd. 126.00m×20.50m×11.50m、鋼 ディーゼル機関、4,440kW、2011年4月26日 B 漁船 <small>たいしやう</small> 大正丸、3.4トン OT3-27975（漁船登録番号）、個人所有 9.90m（Lr）×2.59m×0.75m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成2年1月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 46歳 免状不詳 次席一等航海士A（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 47歳 免状不詳 B 船長B 男性 57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51年5月14日 免許証交付日 平成23年11月7日 （平成28年12月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首に擦過傷

	B 右舷船尾部から同中央部に亀裂及び擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長A及び次席一等航海士Aほか20人（ミャンマー連邦共和国籍）が乗り組み、次席一等航海士Aが、操舵手と共に船橋当直に当たり、祝島南東方沖を約282°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11.6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって航行した。</p> <p>次席一等航海士Aは、平成25年7月10日08時00分ごろ三等航海士Aと船橋当直を交替して降橋した。</p> <p>船長Aは、08時30分ごろ海上保安庁から漁船と衝突した疑いがあるので、山口県徳山下松港に入港するように要請された。</p> <p>A船は、海上保安庁の調査において、球状船首に擦過傷が確認され、また、A船のVDR（航海情報記録装置）データから、07時47分ごろ、祝島港東D防波堤東灯台から176°3.8M付近において、B船に衝突したことが分かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、祝島南東方沖を約270°の針路及び約1.5knの速力で自動操舵によって一本釣り漁を行いながら航行した。</p> <p>船長Bは、船尾甲板において、時々、周囲を見ていたが、危険な船舶はいないと思って航行していたところ、衝突直前、後方至近にA船を認め、右舵を取って機関を前進にかけたが、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に118番通報した後、徳山下松港に入港した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>本事故発生場所付近は、水道や航路が交錯し、また、操業する漁船が多いため、衝突事故の多発海域であった。</p> <p>A船の船橋当直体制は、00時～04時が二等航海士A及び操舵手、04時～08時が次席一等航海士A及び操舵手並びに08時～12時が三等航海士A及び操舵手であった。</p> <p>B船は汽笛がなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、祝島南東方沖を西北西進中、船橋当直中の次席一等航海士Aが、右舷方から接近していたB船に気付かずに航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、祝島南東方沖を一本釣り漁を行いながら西進中、船長B</p>

	<p>が、船尾甲板において、時々、周囲を見ていたが、危険な船舶はいないと思っており、見張りを適切に行っていなかったことから、衝突直前に後方至近にA船を認め、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、祝島南東方沖において、A船が西北西進中、B船が西進中、次席一等航海士Aが右舷方から接近していたB船に気付かずに航行し、また、船長Bが見張りを適切に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>A船の船舶管理会社は、本事故後、本事故で得られた教訓を共有するため、管理する全船舶に対し、航海安全に関する文書の発出、ブリッジ・チーム・マネジメントの手順を重点とした安全会議を開催するなどの措置を採った。</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"> ・本事故発生場所付近は、水道や航路が交錯するとともに、操業する漁船が多いため、船橋当直者等は、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。

付図1 推定航行経路図

