

# 船舶事故調査報告書

平成27年2月12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26年3月2日 11時30分ごろ
発生場所	山口県下関市六連島北方沖 六連島灯台から真方位003° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 01.8′ 東経130° 52.3′）
事故調査の経過	平成26年3月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<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>ユニオン グローリー</sup> UNION GLORY（カンボジア王国籍）、8,344トン 8656570（IMO番号）、UNION GLORY INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED（中華人民共和国香港特別行政区） 131.80m（Lr）×20.00m×10.53m、鋼 ディーゼル機関、2,665kW、2010年（建造年） B 漁船 <sup>ちようせい</sup> 第二十七長盛丸、19トン IK2-5743（漁船登録番号）、個人所有 18.77m×4.35m×1.83m、FRP ディーゼル機関、573.69kW、昭和54年4月5日 第244-15273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 64歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年12月10日 （2014年3月9日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 23歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年12月10日 （2014年3月9日まで有効） B 船長B 男性 69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52年2月18日 免許証交付日 平成25年4月15日 （平成30年4月27日まで有効）
死傷者等	なし

損傷	<p>A 左舷中央部外板に凹損、同部ハンドレールに曲損</p> <p>B 船首部を圧壊</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか15人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、石油コークス12,000tを積載して六連島灯台から真方位003°3.1M付近において、平成26年3月2日08時30分ごろ、左舷錨を投じて錨鎖7節を伸出し、船首に黒球を掲げて錨泊を始めた。</p> <p>航海士Aは、甲板手と共に錨泊船橋当直に就いていたところ、北方から南下し、接近して来るB船を認め、レーダー及び目視で注意していたが、避航の様子を見せないで接近するので、銅鑼を鳴らして注意喚起をしたものの、11時30分ごろA船の左舷中央外板とB船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aから事故の報告を受けたので、事故の状況を調査して関門海峡海上交通センター及びポトラジオに通報した。</p> <p>A船は、荷揚げに支障がないと判断されたので、3日09時00分ごろ荷揚げバースに着岸した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人（インドネシア共和国籍研修生）が乗り組み、六連島北方沖を南東進中、船長Bが、操舵室で立って操船し、僚船と無線交信していたとき、衝撃を感じ、B船とA船とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、相手船の船名等を確認した後、本事故について、携帯電話で海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船首に損傷があったが、浸水していなかったため、乗組員の休養のため、下関市下関漁港まで航行して着岸した。</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 北北西、風力 4</p> <p>海象：潮汐 高潮期</p>
その他の事項	<p>A船の汽笛は、機関室でのスチームのスタンバイが必要なので、吹鳴できなかった。</p> <p>船長Bは、視界が良かったので、レーダーを見ていなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A なし B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし B なし</p> <p>気象・海象等の関与 A なし B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、六連島北方沖で錨泊中、航海士Aが、接近するB船に対し、銅鑼を鳴らしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、六連島北方沖を南東進中、船長Bが、僚船と無線交信していたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、六連島北方沖において、A船が錨泊中、B船が南東進中、船長Bが、僚船と無線交信していたため、A船に気付かず、両船</p>

	が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 航行中は、見張りを適切に行うこと。</li><li>・ レーダーは、適切なレンジで使用するようにし、衝突予防に活用すること。</li></ul>

付図1 推定航行経路図

