

船舶事故調査報告書

平成27年7月30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3月29日 12時48分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町横島西方沖 <small>ゆらのほな</small> 由良岬灯台から真方位233° 7.2海里付近 （概位 北緯32° 56.87′ 東経132° 16.09′）
事故調査の経過	平成25年4月4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 油タンカー <small>ドンア イカルス</small> DONG-A ICARUS（大韓民国籍）、4,366トン 9519901（IMO番号）、DONG-A TANKER CORP. 111.98m×16.30m×8.30m、鋼 ディーゼル機関、2,500kW、2008年4月22日 B 漁船 <small>だいちゅう</small> 大忠丸、3.7トン OT3-54575（漁船登録番号）、個人所有 9.00m（Lr）×2.58m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和61年7月31日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（大韓民国籍） 男性 22歳 四級航海士（商船）（大韓民国発給） 交付年月日 2010年4月5日 （2015年4月4日まで有効） B 船長B 男性 73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50年8月14日 免許証交付日 平成22年7月13日 （平成28年3月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部ブルワークに亀裂、操舵室天井部の脱落等
事故の経過	A船は、船長A、航海士Aほか13人（全員大韓民国籍）が乗り組み、LSFO（低硫黄燃料油）約5,700tを積載して大韓民国蔚山港 <small>ウルサン</small> を出港し、航海士Aが甲板手1人と共に船橋当直につき、機関を回転数毎分約630にかけ、京浜港に向けて豊後水道を南東進し

	<p>た。</p> <p>A船は、豊後水道を真方位約146°の針路、約11.4ノット(kn)の対地速力で、自動操舵により航行中、平成25年3月29日12時48分ごろ、横島西方沖において、A船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船と衝突したことに気付いて反転し、B船に接舷して船長Bの負傷の有無と両船の損傷状況を確認した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、横島西方沖に所在する鮪子瀬<small>しびこせ</small>の北側で、機関を中立として漂泊し、船首を北西方に向けた態勢で釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部で船尾方を向いて座り、左手で釣り糸を持って釣りを続け、漂泊を始めて5～6分が経過した頃、魚が掛かったことに気付き、魚を船内に取り込んでいたところ、衝撃を受けて、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、A船に接舷して損傷状況等を確認し、14時ごろ巡視艇と合流後、自力航行して大分県佐伯市大島漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、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 曇り、風向 西北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮流 南流約1.0～1.5kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、衝突に気付いた甲板長から知らせを受けてB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、南流に乗って漂泊して釣りを行っており、鮪子瀬まで移動したら潮上りすることを繰り返していた。</p> <p>船長Bは、潮上りを終えて漂泊を始めたとき、周囲に他船を見掛けなかったので、しばらくは接近する他船はいないと思っていた。</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・海象等の関与</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、横島西方沖の豊後水道を南東進中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、衝突に気付いた甲板長から知らせを受けてB船と衝突したことに気付いたことから、前方の見張りを適切に行っていなかった可能性があると考えられるが、航海士Aから十分に情報を得られなかったため、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、横島西方沖の豊後水道において、釣りを行いながら漂泊中、船長Bが、周囲に他船を見掛けなかったので、しばらくは接近する船舶はいないものと思い、魚が掛かったことに気付いて船内に取り込むことに意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>

原因	本事故は、横島西方沖の豊後水道において、A船が南東進中、B船が釣りをを行いながら漂泊中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。

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)
12:41:01	32-58-01.6	132-15-13.3	145	146.4	11.4
12:42:10	32-57-50.3	132-15-21.7	145	147.6	11.5
12:43:01	32-57-42.3	132-15-27.8	147	147.6	11.5
12:44:10	32-57-30.9	132-15-36.3	145	146.5	11.5
12:45:01	32-57-22.8	132-15-42.5	148	148.4	11.4
12:46:00	32-57-13.1	132-15-49.7	146	146.4	11.4
12:47:01	32-57-03.3	132-15-57.0	146	149.1	11.4
12:48:10	32-56-52.2	132-16-05.6	148	147.5	11.4

(注)船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。