

## 船舶事故調査報告書

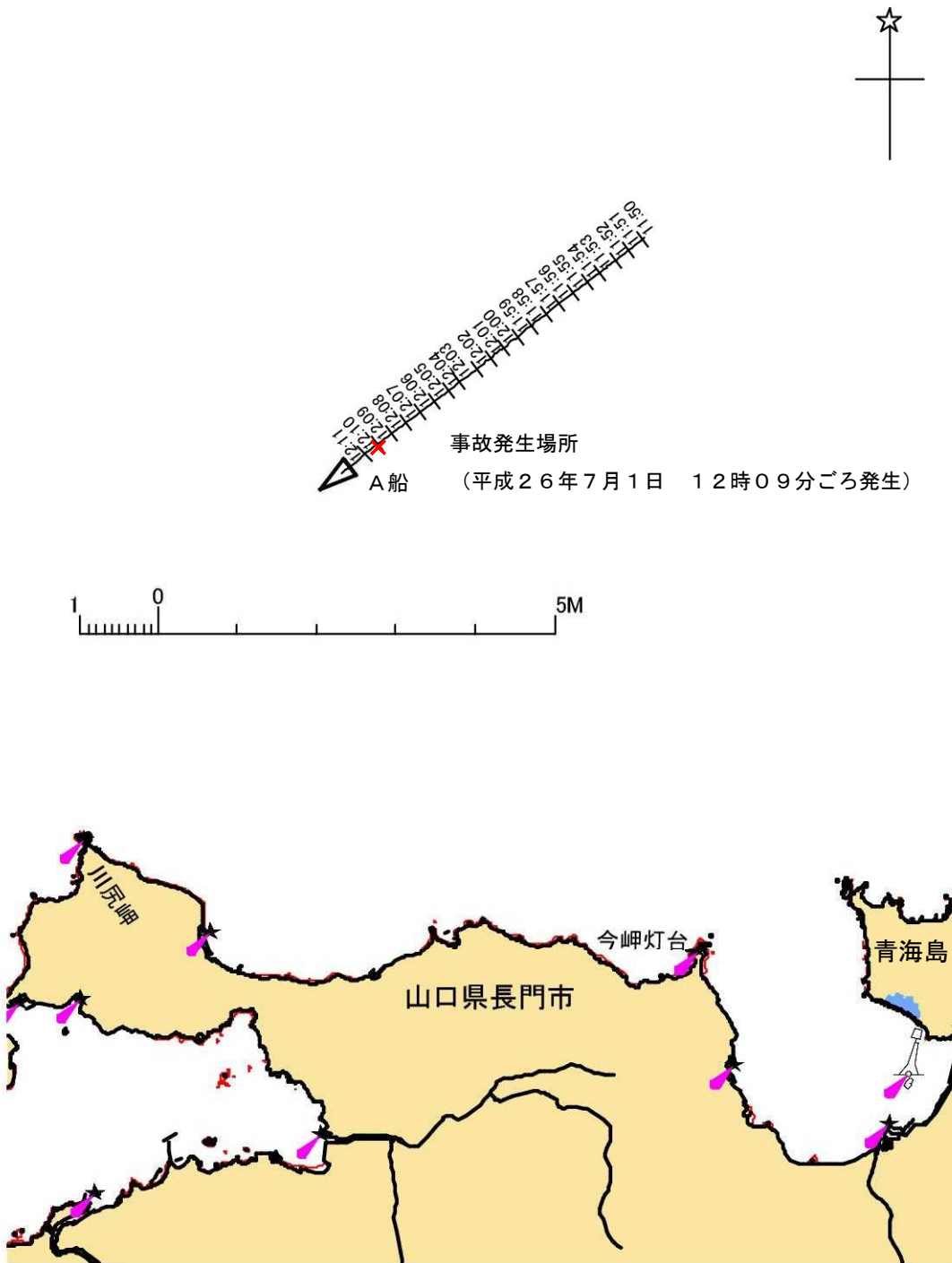
平成27年7月16日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委 員 小 須 田 敏  
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年7月1日 12時09分ごろ
発生場所	山口県長門市川尻岬北東方沖 今岬灯台から真方位327° 7.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 31.47′ 東経131° 02.91′）
事故調査の経過	平成26年7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 液体化学薬品ばら積船 <sup>とうゆう</sup> 東祐、696トン 132947、祐鳳海運株式会社 76.87m×11.20m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、2,059kW、平成4年7月 B 漁船 <sup>だいく</sup> 大黒丸、4.9トン YG3-55290（漁船登録番号）、個人所有 11.44m（Lr）×2.85m×0.85m、FRP ディーゼル機関、243kW（動力漁船登録票による）、平成6年1月13日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年1月24日 免状交付年月日 平成25年11月15日 免状有効期間満了日 平成31年5月31日 航海士A 男性 69歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成1年10月4日 免状交付年月日 平成20年12月26日 免状有効期間満了日 平成26年10月3日 B 船長B 男性 61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2月18日 免許証交付日 平成25年8月6日 （平成31年6月14日まで有効）

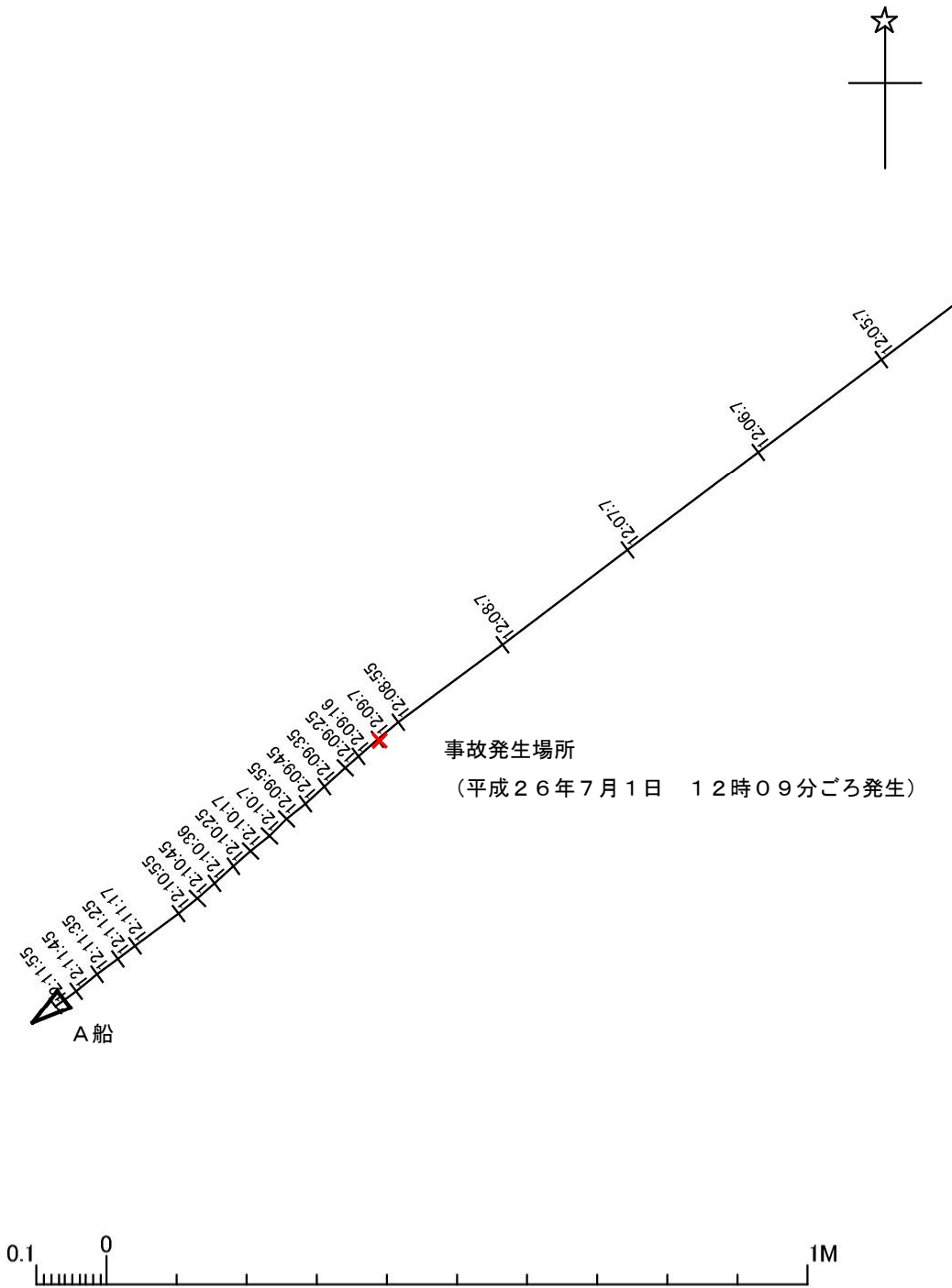
死傷者等	A なし B 死亡 1人(船長B)
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷外板に破損及び脱落
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、空倉で、福井県坂井市福井港を出港し、山口県徳山下松港に向かった。</p> <p>航海士Aは、平成26年7月1日11時50分ごろ、川尻岬北東方沖において、船長Aから船橋当直を引き継ぐ際、前方の速い同航船と後方の追い越した同航船及び左右に漁船、また、右舷方近くに漁船がいるから気を付けるように指示を受けた。</p> <p>航海士Aは、単独で船橋当直につき、自動操舵により針路を233°(真方位、以下同じ。)に設定し、約13.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行を続け、右舷方近くの漁船が安全に通過したのを確認した。</p> <p>航海士Aは、12時05分ごろ、私用で携帯電話を掛けていたところ、正午位置を航海日誌等に記録することを忘れていたことに気づき、操舵室後部の海図台上部に設置してあるGPS受信機の緯度経度を読み取り、船尾方を向いて海図上で正午位置の推算をし、位置を記入した後、いつものように船橋当直を続けた。</p> <p>A船は、18時45分ごろ、徳山下松港に入港した。</p> <p>航海士Aは、その後の海上保安庁の調査の際、12時09分ごろ、川尻岬北東方沖において、A船とB船とが衝突していたことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、はえ縄漁の目的で、1日未明、山口県長門市通<sup>かよい</sup>漁港を出港し、川尻岬北東方沖の漁場において、操業を行っていた。</p> <p>B船は、16時22分ごろ、長門市青<sup>おうみ</sup>島北方沖5.9M付近で漂流しているところを航行中の船舶に発見された。</p> <p>船長Bは、18時17分ごろ付近海域を捜索していたヘリコプターに発見されて巡視艇に揚収され、死因は溺水による死亡と検案された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付図2 航行経路図(拡大図)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2.5m</p>
その他の事項	<p>A船の本事故時の喫水は、船首約1.20m、船尾約3.80mであった。</p> <p>A船の船首方には、見張りの支障となる構造物はなかった。</p> <p>航海士Aは、レーダーを3Mレンジで使用し、ヘッドアップ及び、センターを2M後方にずらしたオフセンターに設定し、前方が約5M</p>

	<p>まで映るようにしていた。</p> <p>航海士Aは、12時06分ごろから操舵室後部の海図台で船尾方を向き、GPSの位置を読み取り、正午位置の記載作業を約5分間行っていた。</p> <p>A船は、AIS情報によれば、12時09分ごろに対地針路が232°から228°まで変化し、速力が13.4knから12.3knまで落ちていた。</p> <p>航海士Aは、衝突の衝撃、音など何も感じておらず、B船と衝突したことに気付かなかった。</p> <p>B船に備え付けられていた救命胴衣は船室に残されていた。</p> <p>B船は、操舵装置がリモートの位置になっており、遠隔操縦装置の舵が右舵約15°、クラッチレバーが前進、スロットルレバーが9目盛ある4の位置となっていた。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、川尻岬北東方沖を南西進中、航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行して衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船橋当直中に携帯電話で通話しており、B船に気付かなかったことから、その後操舵室後部の海図台で正午位置の記載作業を行ったものと考えられる。</p> <p>B船は、両船の損傷状況から南西進中のA船の船首部とB船の左舷中央部と衝突したものと考えられるが、目撃者がいないことから、衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、溺水であった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、川尻岬北東方沖において、A船が南西進中、B船と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、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付図2 航行経路図（拡大図）



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)
11:49:57	34-34-05.5	131-07-00.0	234	232	13.3
11:50:06	34-34-04.2	131-06-57.8	234	232	13.3
11:51:06	34-33-56.1	131-06-45.3	233	232	13.3
11:52:06	34-33-47.9	131-06-32.6	234	231	13.3
11:53:16	34-33-38.4	131-06-17.8	233	232	13.3
11:54:05	34-33-31.6	131-06-07.1	232	232	13.3
11:55:06	34-33-23.2	131-05-54.3	233	231	13.3
11:56:05	34-33-14.8	131-05-41.6	234	230	13.3
11:57:05	34-33-06.7	131-05-29.2	234	231	13.2
11:58:07	34-32-58.1	131-05-16.1	235	231	13.2
11:59:07	34-32-49.9	131-05-03.2	234	231	13.2
12:00:07	34-32-41.6	131-04-50.7	234	231	13.3
12:01:07	34-32-33.6	131-04-38.2	234	232	13.3
12:02:07	34-32-25.4	131-04-25.1	232	232	13.3
12:03:17	34-32-15.8	131-04-10.2	233	232	13.3
12:04:07	34-32-09.1	131-03-59.8	232	232	13.3
12:05:07	34-32-01.0	131-03-46.9	234	232	13.4
12:06:07	34-31-53.0	131-03-34.0	234	232	13.4
12:07:07	34-31-44.6	131-03-20.5	232	233	13.5
12:08:07	34-31-36.5	131-03-07.6	233	233	13.5
12:08:55	34-31-29.8	131-02-56.8	232	233	13.5
12:09:07	34-31-28.3	131-02-54.6	232	232	13.4
12:09:16	34-31-26.9	131-02-52.6	231	230	13.0
12:09:25	34-31-25.9	131-02-51.3	232	229	12.8
12:09:35	34-31-24.3	131-02-49.0	232	228	12.6
12:09:45	34-31-22.9	131-02-47.1	231	228	12.5
12:09:55	34-31-21.5	131-02-45.2	232	228	12.4
12:10:07	34-31-20.2	131-02-43.4	231	228	12.4
12:10:17	34-31-18.8	131-02-41.5	231	228	12.4
12:10:25	34-31-17.4	131-02-39.6	231	228	12.3
12:10:36	34-31-16.1	131-02-37.7	232	228	12.3
12:10:45	34-31-14.7	131-02-35.9	232	229	12.3
12:10:55	34-31-13.4	131-02-33.9	233	230	12.5
12:11:17	34-31-10.6	131-02-29.4	233	232	13.1
12:11:25	34-31-09.5	131-02-27.7	233	232	13.2
12:11:35	34-31-08.2	131-02-25.6	234	232	13.3
12:11:45	34-31-06.8	131-02-23.4	233	233	13.4
12:11:55	34-31-05.5	131-02-21.2	232	232	13.4

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。