

## 船舶事故等調査報告書

平成27年4月23日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 事故等番号                            | 2013広第159号   |
| 事故等種類                            | 衝突   |
| 発生日時                             | 平成25年9月1日 04時08分ごろ   |
| 発生場所                             | 山口県上 <sup>かみのせき</sup> 関町八島南南東方沖<br>八島灯台から真方位147°6,370m付近<br>(概位 北緯33°39.94′ 東経132°10.28′)  |
| 事故等調査の経過                         | 平成25年9月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 掃海母艦 ぶんご、5,700トン（基準排水量）<br>464（艦船国籍証書の番号）、防衛省<br>B 漁船 <sup>べんえい</sup> 勉栄丸、4.4トン<br>EH3-23456（漁船登録番号）、個人所有  |
| 乗組員等に関する情報                       | A 艦長A、運航1級（防衛省基準）<br>敷設長A、運航1級（防衛省基準）<br>B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定  |
| 死傷者等                             | なし   |
| 損傷                               | A 右舷船尾部外板に擦過傷<br>B 右舷船首部外板に亀裂、船首部 <sup>たつ</sup> が折損  |
| 事故等の経過                           | A船は、艦長A、敷設長Aほか122人が乗り組み、艦長A及び敷設長Aほか9人が艦橋配置に就き、敷設長Aが当直士官として操船に当たり、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により八島南南東方沖を北北東進した。<br>敷設長Aは、平成25年9月1日03時56分ごろ、予定変針場所で右転して東北東進を始めたとき、右舷前方に複数の漁船の灯火を視認し、レーダー情報で漁船群が西進していることを知り、03時59分ごろ機関を微速力前進として減速した後、漁船群の動向を確かめながら約6knの速力で東北東進を続けた。<br>敷設長Aは、04時02分ごろ、レーダー情報で漁船群の中のB船が右舷船首20°3,200m付近を西進していることを知り、その後、約1,100mに接近したB船の灯火を認め、B船がA船の右舷側近くを通過する状況と判断し、04時07分ごろ左舵15°を指示して左転を始めたが、04時08分ごろA船の右舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。<br>A船は、直ちに機関を全速力後進にかけて停船し、サーチライトで周囲を照らして西進するB船を見付け、搭載艇を降ろしてB船の状況 |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>を確認するとともに、海上保安庁に事故を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bが操舵室で自動操舵により操船に当たり、約11knの速力で、僚船と共に上関町祝島南西方沖の漁場に向けて西進していた。</p> <p>船長Bは、03時58分ごろ左舷船首方にA船の灯火を視認し、A船の速力がB船よりも速く、A船がB船の船首方を通過していくものと思い、船尾甲板に移動して左舷方を向いて立ち、漁具の準備を行っていたところ、衝突音でA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、減速して損傷状況を確認し、航行に支障がなかったので、漁場に向けて西進を始めたところ、A船がサーチライトでB船を照らしたので停船した。</p> <p>A船は広島県呉市呉港に、B船は愛媛県伊予市豊田漁港にそれぞれ自力で航行して帰港した。</p> |
| 気象・海象   | <p>気象：天気 雨、風向 北北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>   |
| その他の事項  | <p>A船及びB船は、汽笛等による信号を行っていなかった。</p> <p>船長Bは、漁具の準備に約10～15分かかると考えていた。</p> <p>船長Bは、衝突による強い衝撃は感じなかった。</p>  |
| <b>分析</b><br>乗組員等の関与<br>船体・機関等の関与<br>気象・海象等の関与<br>判明した事項の解析 | <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、八島南南東方沖を東北東進中、敷設長Aが、B船がA船の右舷側近くを通過するものと思い、B船と接近するまで針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、八島南南東方沖を西進中、船長Bが、A船の速力がB船よりも速く、A船がB船の船首方を通過するものと思い、船尾甲板で漁具の準備を行い、A船に対する見張りを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>  |
| <b>原因</b>   | <p>本事故は、夜間、八島南南東方沖において、A船が東北東進中、B船が西進中、敷設長Aが、B船がA船の右舷側近くを通過するものと思い、B船と接近するまで針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、A船の速力がB船よりも速く、A船がB船の船首方を通過するものと思い、船尾甲板で漁具の準備を行い、A船に対する見張りを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>  |
| <b>参考</b>   | <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>・ 接近する船舶を認めた場合には、その動向に注意し、余裕のある</li> </ul>  |

時期に衝突を回避する措置を採ること。

- ・他の船舶の注意を喚起する必要がある場合には、汽笛等により注意喚起信号を行うこと。