

船舶事故調査報告書

平成28年3月24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

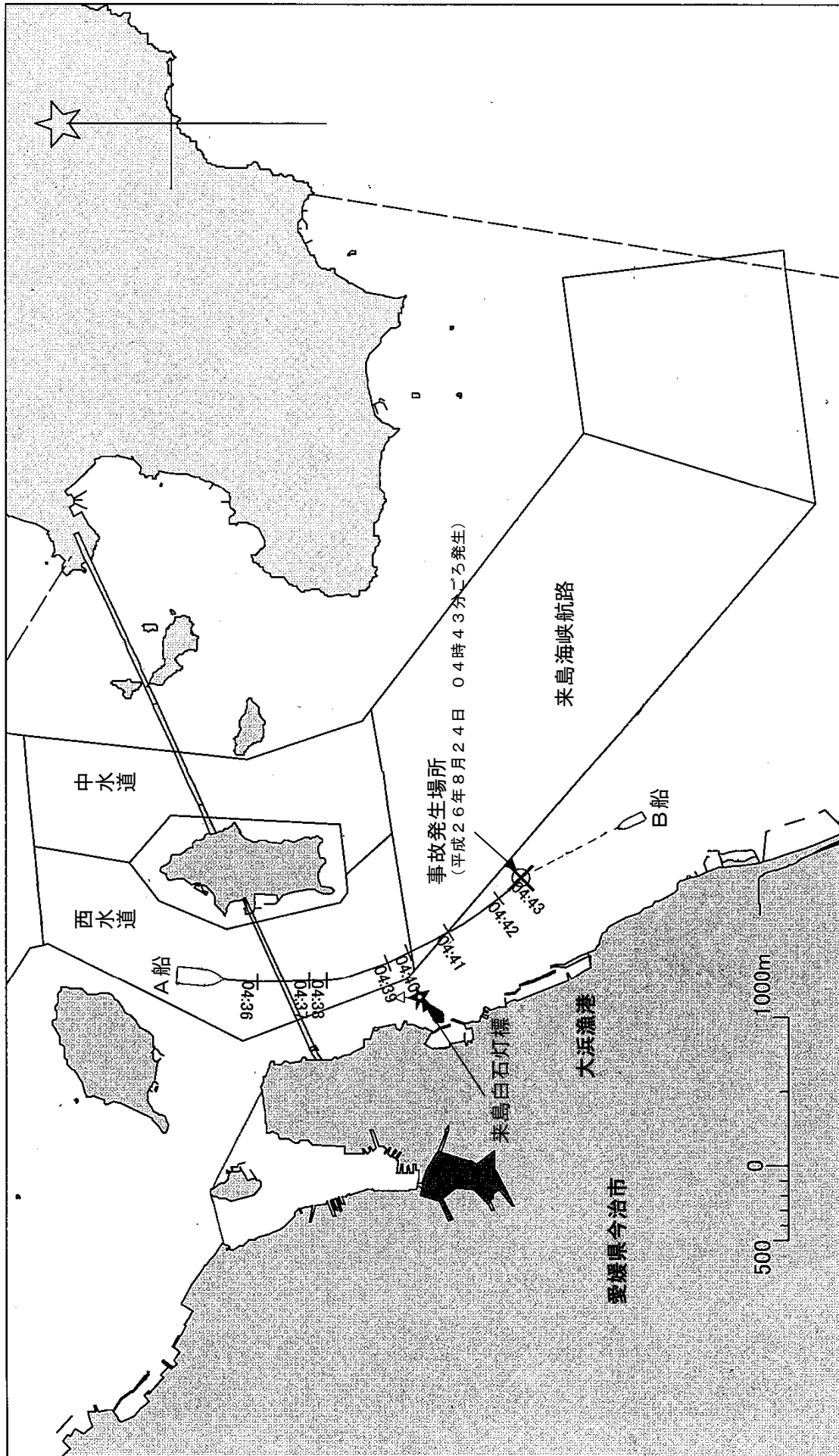
委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年8月24日 04時43分ごろ
発生場所	愛媛県今治市大浜漁港東方沖 来島白石灯標から真方位130.5° 1,070m付近 (概位 北緯34°06.04′ 東経132°59.53′)
事故調査の経過	平成26年8月25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 貨物船 ^{サンノブル} SUN NOBLE（パナマ共和国籍）、8,620トン 9459917（IMO番号）、SERAPHIC MARITIME S.A 110.76m (Lr) × 19.60m × 14.00m、鋼 ディーゼル機関、4,200kW、2008年（建造年） B プレジャーボート ^{宗丸} 、5トン未満 281-25281愛媛、個人所有 6.79m (Lr) × 2.57m × 1.31m、FRP ガソリン機関、147kW、平成元年4月
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 49歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年5月27日 (2014年12月13日まで有効) B 船長B 男性 65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54年3月26日 免許証交付日 平成26年3月24日 (平成29年5月7日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷、右舷船首甲板に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aほか16人（全員ミャンマー連邦共和国籍）が乗り組み、福山港に向けて瀬戸内海を航行中、船長が在橋して一等航海士が操船に当たり、来島海峡航路の西水道を約9.5ノット（kn）の速

	<p>力（対地速力、以下同じ。）で南進した。</p> <p>船長Aは、右舷船首方に西水道に向かう態勢で北北西進する小型船2隻をレーダー及び目視で確認し、先航する小型船がA船の船首方を右方から左方に通過したので、後続のB船も同様にA船の船首方を通過すると思い、B船の動静を継続して監視した。</p> <p>船長Aは、急に左転したB船との衝突の危険を感じて左舵を指示した後、B船がA船の右舷船尾方へ離れて行ったので、B船との衝突を回避できたと思い、目的地に向けて航行を続けていたところ、来島海峡海上交通センター（以下「来島マーチス」という。）からVHF無線電話でB船との衝突を知らされた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、広島県呉市豊島^{とよ}周辺の釣り場に向け、来島白石灯標の沖を船首目標にして大浜漁港東方沖の沿岸寄りを約5knの速力で北北西進した。</p> <p>B船は、船長Bが、大浜漁港東方沖の沿岸寄りが来島海峡航路の外側海域にあたり、日頃漁船等の小型船しか航行しておらず、大型船が航行して来るとは思ってもいなかったため、小型船に気を付けてB船の船首方及び沿岸方約300mの海面を見ながら航行していたところ、船首方からドンドンというエンジン音が聞こえ、船首方至近の所に白波とA船の球状船首部を認めたので危険を感じたが、どうすることもできず、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に衝突した旨を通報するとともに、衝突時の衝撃で右腰部を打撲したものの、A船を追い掛け、巡視艇が到着したのち、今治港に入港して救急車で病院へ搬送され、約1か月の安静治療を要する右腰椎横突起骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 北西流約0.6kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航海灯を表示していた。</p> <p>A船は、本事故当時、船長Aが操舵室前部中央付近で、一等航海士が右舷側のレーダー付近でそれぞれ見張りに当たっていた。</p> <p>A船は、来島海峡航路南西側を航行中、前路に他船を認めたので、同船を避けようとして右転し、同航路外を航行した。</p> <p>A船のAIS記録によれば、A船は、来島海峡航路南西側を航行中、右転したデータの記録がなかった。</p> <p>船長Aは、B船が左転する前に汽笛を鳴らして注意を喚起した。</p> <p>B船は、両舷灯及び全周灯を表示していた。</p> <p>B船は、汽笛を備えていたが、レーダー等を備えていなかった。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛を聞いていなかった。</p> <p>船長Bは、B船の船首方向に他船を認めていなかった。</p>

	<p>来島マーチスのレーダーで記録されたデジタルデータの映像写真では、B船及びB船の前を航行する小型船の存在を判別できなかった。</p>
<p>分析</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、大浜漁港東方沖において、来島海峡航路南西側の航路外を南東進中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、B船との衝突を避けるための動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船が来島海峡航路外を航行した状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船の前を先航した小型船の状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Aが本事故発生直前に汽笛を鳴らした状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、大浜漁港東方沖で北北西進中、船長Bが、大型船が航路外の沿岸寄りを航行して来るとは思わず、B船の船首及び沿岸方の海面を見ており、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船が衝突前に左転した状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、大浜漁港東方沖において、A船が来島海峡航路南西側の航路外を南東進中、B船が北北西進中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、大型船が航路外の沿岸寄りを航行して来るとは思わず、B船の船首及び沿岸方の海面を見ており、船首方の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>
<p>参考</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"> ・ 来島海峡を航行する船舶は、航法に従って航行すること。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



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)
04:35:52	34-07-04.9	132-59-04.3	178	191	9.5
04:36:52	34-06-55.9	132-59-04.1	174	179	9.1
04:38:03	34-06-44.6	132-59-04.6	166	179	9.3
04:39:33	34-06-31.6	132-59-09.1	153	156	9.4
04:39:53	34-06-28.2	132-59-11.1	154	155	9.5
04:40:03	34-06-27.1	132-59-11.7	152	156	9.5
04:40:43	34-06-21.1	132-59-15.2	148	152	9.6
04:40:53	34-06-19.4	132-59-16.4	147	150	9.7
04:41:03	34-06-18.3	132-59-17.2	147	149	9.7
04:41:22	34-06-15.3	132-59-19.3	143	149	9.8
04:41:53	34-06-11.5	132-59-22.4	141	142	9.8
04:42:23	34-06-07.3	132-59-26.3	138	142	9.9
04:42:34	34-06-05.6	132-59-27.8	135	141	10.0
04:42:43	34-06-04.7	132-59-28.7	134	140	9.9
04:43:04	34-06-02.3	132-59-31.7	130	135	9.9
04:43:34	34-05-58.7	132-59-36.4	129	130	10.0
04:43:54	34-05-56.5	132-59-39.7	127	129	10.0
04:44:13	34-05-54.4	132-59-42.9	128	127	10.1
04:45:13	34-05-48.7	132-59-52.1	128	125	10.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 B船の損傷状況



損傷箇所