

船舶事故調査報告書

平成29年11月15日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成28年12月24日 21時48分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市郡家港北西方沖 郡家港西防波堤灯台から真方位322° 5.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.3′ 東経134° 46.2′）
事故の概要	貨物船HAO RUI 6は、西南西進中、また、漁船伸幸丸は、えい網しながら東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年1月4日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 HAO RUI 6（キリバス共和国籍）、2,581トン 9371139（IMO番号）、NING BO HANG ZHOU WAN XIN QU HUI SHANG CHEMICAL TRADING CO.,LTD B 漁船 伸幸丸、4.8トン HG3-36279（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （キリバス共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部に圧損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.3m
事故の経過	A船は、船長Aほか12人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、播磨灘航路を西南西進中、船長Aが、右舷前方約1.0MにB船の灯火を認め、B船が東南東進してA船の進路を横切る態勢であり、A船が避航船であることを知ったものの、これまでに探照灯を照射することで漁船が避けてくれた経験があったので、今回もB船が避けてくれると思い、B船に向けて探照灯を照射し、同じ針路及び速力で航行を続けた。 A船は、B船との距離が約300mとなったところで、船長Aが左舵一杯を指示し、約10°左転したとき、B船と衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、航海灯を点灯し、底びき網漁のえい網をしながら東南東進中、船長Bが、これまでの経験から交通量が大きく減少する時間帯であったので、周囲に他船がないものと思い、作業灯を点灯し、後部甲板で漁獲物の選別作業をしていたところ、A船と衝突した。

	<p>船長Bは、作業灯を点灯していたので、A船から探照灯を照射されたことに気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船は、本事故当時、漁労に従事していることを示す灯火を表示していなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、船長Aが、B船を避航する立場であったものの、B船が避航してくれるものと思い、探照灯を照射して同じ針路及び速力で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>船長Aは、これまでに探照灯を照射することで漁船が避けてくれた経験があったことから、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、後部甲板で漁獲物の選別作業をしていて周囲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、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漁労に従事していることを示す灯火を表示していなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船が西南西進中、B船がえい網しながら東南東進中、船長Aが、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、周囲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>・海上衝突予防法の航法規定に基づいて衝突を避ける動作をとること。</li> <li>・常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・漁労に従事している船舶は、法定の灯火又は形象物を表示すること。</li> </ul>