

## 船舶事故調査報告書

令和元年9月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

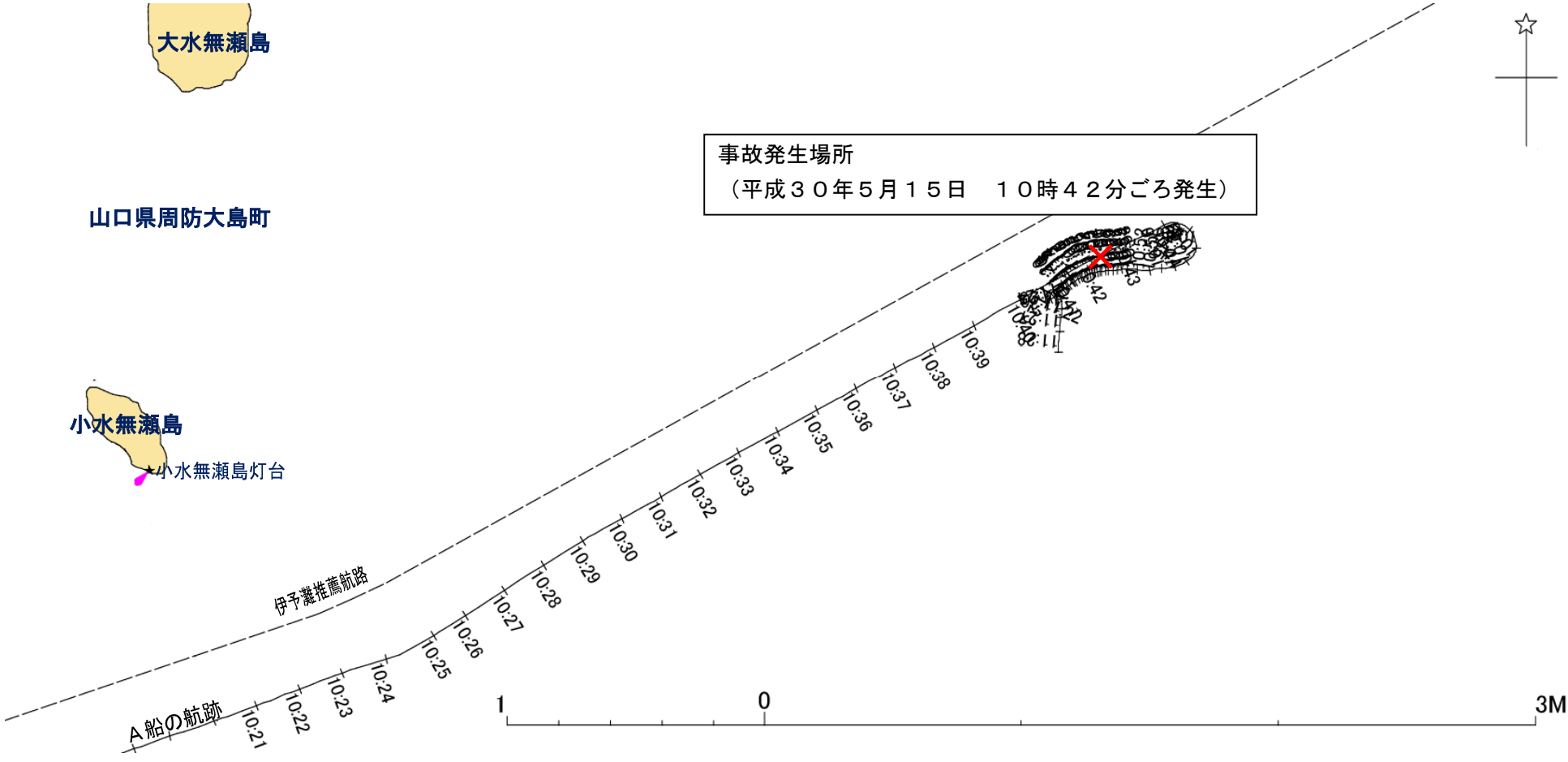
事故種類	衝突
発生日時	平成30年5月15日 10時42分ごろ
発生場所	山口県周防大島町小水無瀬島東北東方沖 小水無瀬島灯台から真方位077° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 47.5′ 東経132° 28.0′）
事故の概要	貨物船XINGHE 9は、東北東進中、また、漁船祐幸丸は、揚縄作業中、両船が衝突した。 祐幸丸は、船長が負傷し、左舷側外板の破口等を生じ、また、XINGHE 9は、球状船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年5月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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 XINGHE 9（トーゴ共和国籍）、1,495トン 9005637（IMO番号）、SHINY SEA COMPANY LIMITED 75.35m×12.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、1990年（建造年） B 漁船 祐幸丸、4.91トン YG3-57831（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.40m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和53年3月24日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 45歳 締約国資格受有者承認証 船長（トーゴ共和国発給） 交付年月日 2016年9月26日 （2021年04月18日まで有効） B 船長B 男性 68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57年9月24日 免許証交付日 平成28年6月24日 （令和4年3月9日まで有効）
死傷者等	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 球状船首部に擦過傷 B 左舷側外板に破口、操舵室に損壊、主機に濡損等（全損）

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好  海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか8人（中華人民共和国籍5人、ベトナム社会主義共和国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍1人、インドネシア共和国籍1人）が乗り組み、空倉で、小水無瀬島東方沖を約061°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。</p> <p>船長Aは、1人で船橋当直につき、目視及びエコートレイルの長さを3分間に設定したレーダー1台を使用して見張りを行っていたところ、平成30年5月15日10時30分ごろ右舷船首方約10°、2M付近にB船のレーダー映像を認めた。</p> <p>船長Aは、レーダーで、B船のエコートレイルを見て、同船が僅かに北方に移動し、A船が同じ針路及び速力で航行すれば約12分後にB船と最接近する状況となることを確認し、B船が針路を変える可能性があるのもう少し後に確認し直した方がよいと思い、その後、船橋左舷後部の海図台で船尾方を向いた姿勢で書類（来島海峡の通峡情報）を読むうちにB船のことを失念し、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、しばらく経った後、海図台から船首方を見たところ、船首方至近にB船を視認したが、どうすることもできず、10時42分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、A船の乗組員に本事故の発生を伝えるとともに、手動操舵に切り替えて右舵一杯及び主機操縦レバーを中立として右転しながら減速し、VHF無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した後、B船の救助活動を行うこととし、漂流中のB船に右舷前部を近づけて漂泊を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bが付近を航行していたタンカーに救助されたことを確認した後、来援した巡視船の指示に従って移動し、小水無瀬島西方沖に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、操業中を示す黒色の鼓形形象物を掲げ、小水無瀬島東方沖で北西方を向き、アイドリング状態で漂泊しながらふぐ底はえ縄漁中、操縦室内でGPSプロッター1台及びレーダー1台（1.5Mレンジ、ヘッドアップ表示）を作動させ、07時20分ごろ揚縄作業を開始した。</p> <p>船長Bは、B船の前部甲板右舷側に設置された揚縄機の後方で、椅子に腰を掛けて右舷側下方を向き、遠隔操縦用クラッチレバー及びリモコン操舵ダイヤルを使用して揚縄作業中、時折、立つなどして周囲を見渡していたところ、左舷方から自船付近に向かって東進してくるA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船が伊予灘推薦航路に沿って東進する貨物船であると</p>

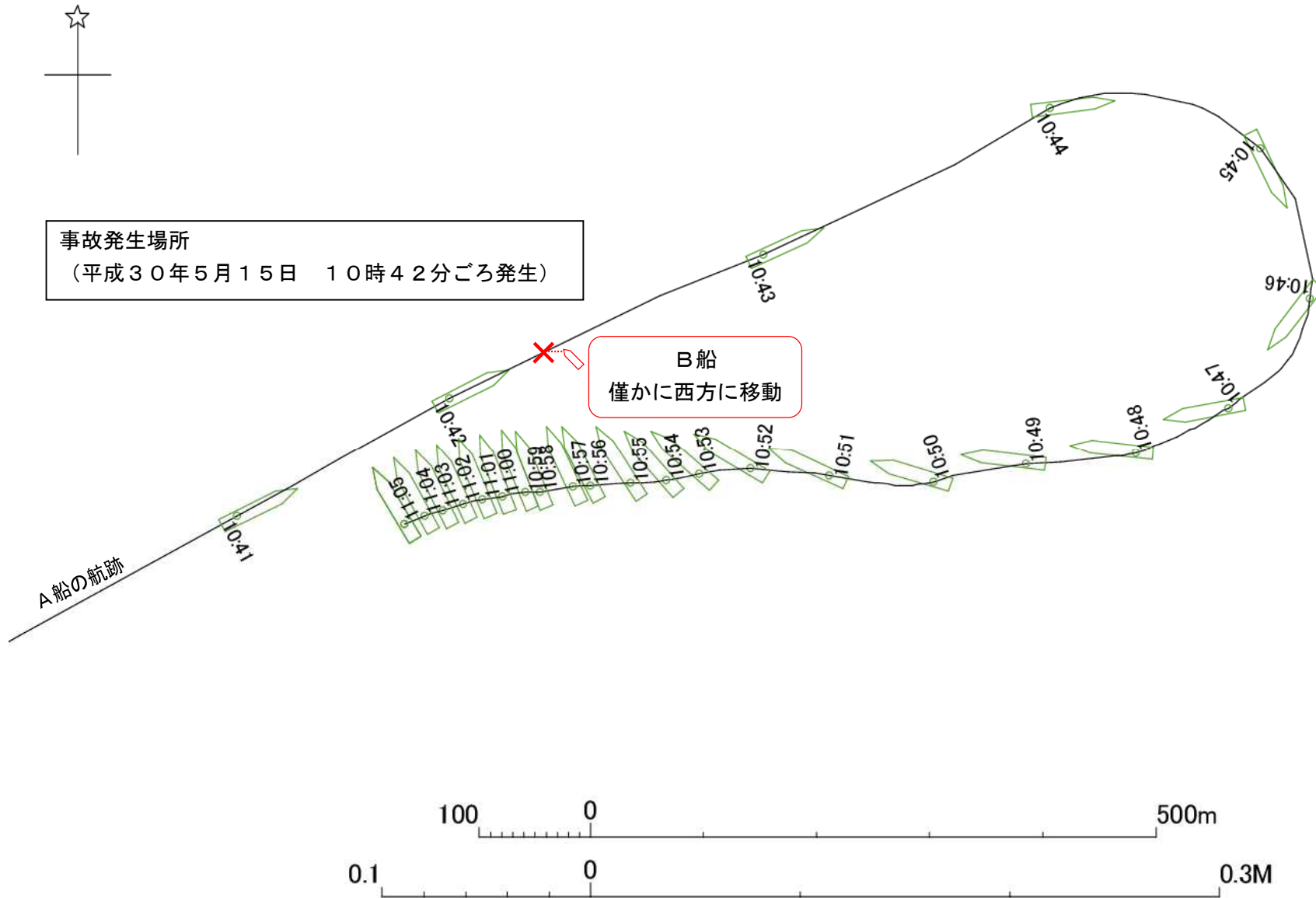
	<p>認識したが、同船の速度が遅いものと思い込み、しばらくして同船の動きを確認した上で避航すればよいと思い、その後、揚縄作業を続けることに気をとられ、A船から目を離し、揚網作業を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、再度A船の様子を見ようと振り向いて左舷方を見たところ、目前にA船の船首部が見えたが、どうすることもできず、左舷前部から海に飛び込んだ直後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、着用していた救命胴衣が自動膨張して海面に浮き、漂流中のB船まで泳いで乗り込んだところ、機関室に浸水して船尾から徐々に沈降していたので、船首部に移動して待機した。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近を航行していたタンカーに救助された。</p> <p>船長Bは、B船から海に飛び込んだ際、左肩打撲を負った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、ふぐ底はえ縄の揚縄作業が進むのに伴い、西方に向けて僅か(約1~2knの速力)に移動していた。</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、小水無瀬島東方沖を東北東進中、船長Aが、レーダーで、B船のエコトレイルを見て、同船が僅かに北方に移動し、A船が同じ針路及び速力で航行すれば約12分後にB船と最接近する状況となることを確認し、B船が針路を変える可能性があるのもう少し後に確認し直した方がよいと思い、船橋左舷後部の海図台で船尾方を向いた姿勢で書類を読むうちにB船のことを失念し、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が船首方至近となり、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、小水無瀬島東方沖を、西方に向けて僅かに移動しながら揚縄作業中、船長Bが、A船を視認した際、A船が伊予灘推薦航路に沿って東進する貨物船であると認識したが、同船の速度が遅いものと思い込み、しばらくして同船の動きを確認した上で避航すればよいと思い、その後、揚縄作業を続けることに気をとられ、A船から目を離し、揚縄作業を続けていたことから、A船が左舷方目前となり、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、小水無瀬島東方沖において、A船が東北東進中、B船が西方に向けて僅かに移動しながら揚縄作業中、船長Aが、レーダーで、約12分後にB船と最接近する状況となることを確認し、B船が針路を変える可能性があるのもう少し後に確認し直した方がよいと思い、その後、船橋左舷後部の海図台で船尾方を向いた姿勢で書類を</p>

	<p>読むうちにB船のことを失念し、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、伊予灘推薦航路に沿って東進するA船の速度が遅いものと思い込み、しばらくして同船の動きを確認した上で避航すればよいと思い、その後、揚縄作業を続けることに気をとられ、A船から目を離し、揚縄作業を続けていたため、両船が接近することとなって衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 自船に接近する他船を認めた場合、同船の動静を継続して監視し、衝突のおそれのあるときは避航動作をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
10:26:06	33-46-05.3	132-24-59.6	058.0	060	10.7
10:27:06	33-46-11.2	132-25-10.6	057.3	060	10.8
10:28:06	33-46-17.0	132-25-21.4	058.7	062	10.7
10:29:06	33-46-22.6	132-25-32.4	059.1	061	10.6
10:30:06	33-46-27.9	132-25-43.4	061.0	063	10.5
10:31:06	33-46-33.0	132-25-54.4	060.2	063	10.4
10:32:06	33-46-38.1	132-26-05.3	060.4	063	10.4
10:33:06	33-46-43.3	132-26-16.2	061.6	064	10.3
10:34:06	33-46-48.2	132-26-27.1	062.1	065	10.3
10:35:06	33-46-53.1	132-26-38.1	061.2	063	10.3
10:36:06	33-46-58.2	132-26-49.0	060.9	063	10.4
10:37:06	33-47-03.1	132-27-00.0	062.1	065	10.4
10:37:45	33-47-06.3	132-27-07.1	061.9	064	10.4
10:39:06	33-47-13.1	132-27-22.1	060.9	063	10.4
10:39:45	33-47-16.5	132-27-29.1	060.4	063	10.4
10:40:45	33-47-21.6	132-27-40.0	061.3	063	10.4
10:42:06	33-47-28.4	132-27-54.8	061.6	063	10.3
10:42:45	33-47-31.3	132-28-02.0	064.6	066	9.5
10:43:06	33-47-32.5	132-28-05.5	068.6	065	9.2
10:44:06	33-47-36.6	132-28-15.3	064.9	083	8.0
10:45:06	33-47-35.5	132-28-22.6	134.9	154	5.4

※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。