

船舶事故調査報告書

令和2年3月25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30年4月24日 07時10分ごろ
発生場所	島根県出雲市日御碕北北西方沖 出雲日御碕灯台から真方位344°20.6海里（M）付近 （概位 北緯35°45.8′ 東経132°30.7′）
事故の概要	貨物船XIN YUAN 98は、東北東進中、また、漁船第二共福丸は、えい網しながら北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年7月6日、主管調査官（広島事務所）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 XIN YUAN 98（ベリーズ籍）、1,989トン 8672316（IMO番号）、個人所有 B 漁船 第二共福丸、117トン 141541、田後漁業協同組合
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 （ベリーズ発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 航海士 （ベリーズ発給） B 船長B、六級（航海） 漁労長B、五級（機関）
負傷者	なし
損傷	A 球状船首に破口を伴う凹損、左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 3、視程 2M以下 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか11人（中華人民共和国籍8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2人）が乗り組み、約7.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進中、航海士Aが、レーダーで右舷船首方に北北東進するB船の映像を感知し、B船の船首方を通過できると思って同じ針路及び速力で航行していたところ、B船が至近に接近していることを認め、右舵一杯としたが、船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。 B船は、船長B及び漁労長Bほか7人（日本国籍6人、インドネシア共和国籍1人）が乗り組み、底引き網をえい網しながら約1.2knの速力で北北東進中、漁労長Bが、レーダーで付近に多数の漁船群の映像を認めていたところ、付近で操業中の漁船（以下「C船」という。）の船長から、船舶自動識別装置（AIS）情報によるA船の接

	<p>近を知らされた後、左舷方にA船を視認し、A船の船首方を通過して衝突を避けようと思い増速したが、通過できずにA船と衝突した。</p> <p>漁労長Bは、レーダーで認めた漁船群の映像の中にA船が映っていたものの、A船の映像を判別できなかったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、東北東進中、航海士Aが、レーダーで右舷船首方から接近するB船を認めた際、B船の船首方を通過できると思い、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>B船は、えい網しながら北北東進中、漁労長Bが、レーダーに映った多数の漁船群とA船の映像との判別ができず、A船の接近に気付くのが遅れたことから、A船の船首方を通過しようと思い増速したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が東北東進中、B船がえい網しながら北北東進中、航海士Aが、B船の船首方を通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、漁労長Bが、レーダーに映った多数の漁船群とA船の映像の判別ができず、A船の接近に気付くのが遅れたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船橋当直者は、他船の存在を認めた際、同船に対する継続した見張りをを行い、衝突の危険があると判断したときは、余裕のある時機に衝突を避けるための措置をとること。 ・ 船橋当直者は、操業中であってもレーダーによる適切な見張りを行うことにより他船の動向を把握し、衝突の危険があると判断したときは、早期に当該船舶を避けるための措置をとること。 ・ 船舶が輻輳する海域を航行する船舶は、早期に周囲の船舶（AIS搭載船）の動静を識別し、自船の動静を他船に容易に認識させることができるよう、AISを装備することが望ましい。