

船舶事故調査報告書

令和3年5月19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	令和元年11月13日 07時54分ごろ
発生場所	山口県周防大島町沖家室島南方沖 センガイ瀬灯標から真方位055°1.2海里（M）付近 （概位 北緯33°50.1 東経132°23.2）
事故の概要	貨物船ALLIANCE NO.1は、東進中、また、漁船勇鳳丸は、南進中、両船が衝突した。 ALLIANCE NO.1は、球状船首部に擦過傷を生じ、また、勇鳳丸は、右舷船尾部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月27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 ALLIANCE NO.1（ベリーズ国籍）、1,498トン 9088770（IMO番号）、ALLIANCE NO.1 SHIPPING LIMITED 75.22m×12.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、1994年（建造年） B 漁船 勇鳳丸、4.9トン YG3-53193（漁船登録番号）、一般社団法人山口県漁船リース協会 12.12m（Lr）×3.48m×0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和62年8月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 45歳 締約国資格受有者承認証 船長（ベリーズ国発給） 交付年月日 2017年11月17日 （2021年5月27日まで有効） B 船長B 35歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年1月20日 免許証交付日 令和元年6月6日 （令和6年6月25日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 球状船首部に塗膜剥離を伴う擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 南東流約1ノット (kn)</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2人及びバングラディシュ人民共和国籍1人）が乗り組み、鋼材等を積載し、令和元年11月9日16時40分ごろ、愛知県名古屋港に向けて中華人民共和国大連港を出港した。</p> <p>船長Aが、13日07時50分ごろ、沖家室島南方沖において、船橋当直につき、操舵手を操舵に当たらせ、約11knの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東進していた。</p> <p>船長Aは、07時53分ごろA船の左舷船首方に南進するB船を視認し、B船は、漁ろうに従事している法定形象物を表示しておらず、B船が避航船と思い、A船を避けてくれると思った。</p> <p>船長Aは、衝突の約20秒前、B船の方位に変化がなかったので、衝突の危険を感じて汽笛を吹鳴したところ、B船が増速したように感じ、主機を中立運転としたあと後進一杯としたものの、07時54分ごろA船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、救助する目的でB船に接近しながら、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員1人が乗り組み、ごち網漁^{*1}の目的で、07時20分ごろ周防大島町森野漁港片添地区を出港した。</p> <p>船長Bは、船橋の椅子に腰を掛け、船橋の中央にあるレーダーを0.5Mレンジで、左舷側に潮流計、右舷側にGPSプロッターを表示させ、本船を南進させた。（図1参照）</p> <div data-bbox="620 1467 1353 1908" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図1 B船の船橋の計器配置状況</p>

^{*1}「ごち網漁」とは、楕円形一枚の網と、その両端に結びつけた曳網で包囲形を作り、それを狭めて魚類を威嚇して網に追い込み、網目に刺したり、絡ませてとる漁をいう。

船長Bは、07時48分ごろ沖家室島東方沖に至り、目視及びレーダーで全周を見て航行の支障となる船舶がないことを認め、センガイ瀬灯標付近の漁場に向け、約8knの速力で手動操舵により本船を南進させた。

船長Bは、潮流計を見て潮流が南流であることを確認し、後部甲板の甲板員にごち網の片側に連結した曳網（以下「本件曳網」という。）の端に漁具用樽を取り付けた同樽を投入させ、本件曳網を約500m繰り出した後、ごち網が潮流を受けるよう潮流計が示す潮流とB船の航跡が三角形を描くようGPSプロッター上の航跡に注意を向けて左回頭しようとした。（図2参照）

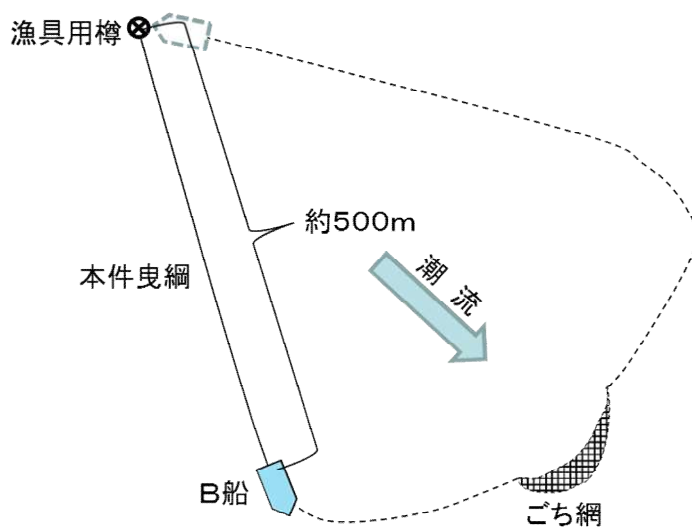


図2 ごち網漁の漁法

船長Bは、衝突直前、右舷正横方50m付近にいるA船を認め、主機を全速力前進としたものの、A船と衝突した。

船長Bは、B船の右舷船尾部から浸水してきたので主機を停止し、付近で操業中の船長Bの家族に携帯電話で来援を依頼した。

船長Bの家族が乗船した僚船の船長は、B船の右舷側を僚船の左舷側に横抱きにし、僚船の船首及び船尾からロープを出してB船を固縛してえい航を開始したが、B船への浸水量が多くて支えきれなくなり、B船を固縛していたロープを切り離した。

B船は、07時58分ごろ、沈没した。

（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）

その他の事項

船長Bは、ごち網漁の経験は約3年を有していたが、船長としてのごち網漁の経験は約1年であった。

船長Bは、ごち網を投入するのに約10分を要し、1日に5回から9回の投網を行っていた。

船長Bは、衝突前、A船からの汽笛は聞こえていなかった。
 船長Bは、B船の船橋から船首にかけてオーニングを展張しており、船首方が見えにくかったと思った。(写真1参照)
 B船は、本事故時、漁ろうに従事している法定形象物を表示していなかった。



写真1 B船の状況

分析

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

A あり、B あり
 A なし、B あり
 A なし、B なし

A船は、沖家室島南方沖を東進中、船長Aが、A船の左舷船首方に南進するB船を視認した際、B船が漁ろうに従事している法定形象物を表示しておらず、左舷船首方から接近するB船が避けてくれると思い、針路速力を保持して航行したことから、B船と接近することとなり衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴したのち主機を後進一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。

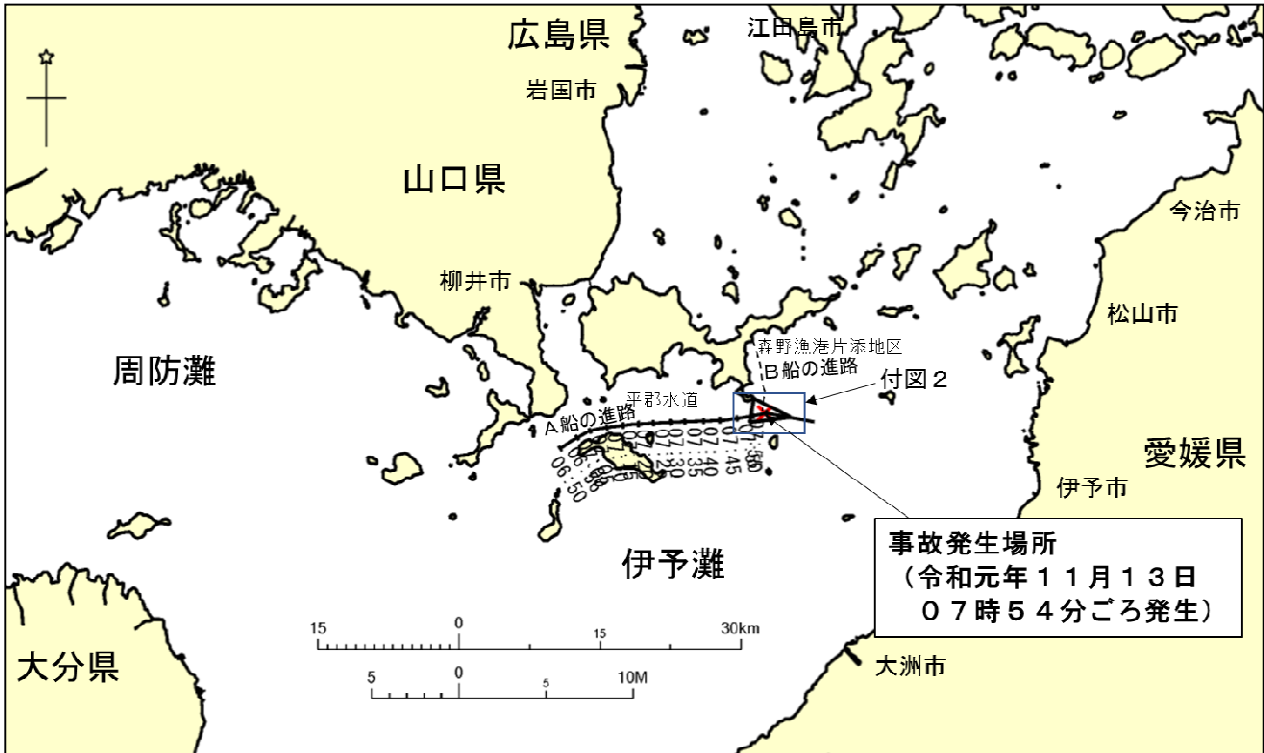
船長Aは、B船が法定形象物を表示していれば、B船が漁ろうに従事している船舶に気付き、針路速力を変えた可能性があると考えられる。

B船は、船橋から船首方にかけてオーニングを展張して船首方に死角がある状況下、沖家室島南方沖を南進中、船長Bが、操業前に目視及び0.5Mレンジで全周をレーダーで確認した際、航行の支障となる船舶を認めず、本件曳網を投入中、GPSプロッター上のB船の航跡に意識を集中していたことから、A船が右舷船首方から接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。

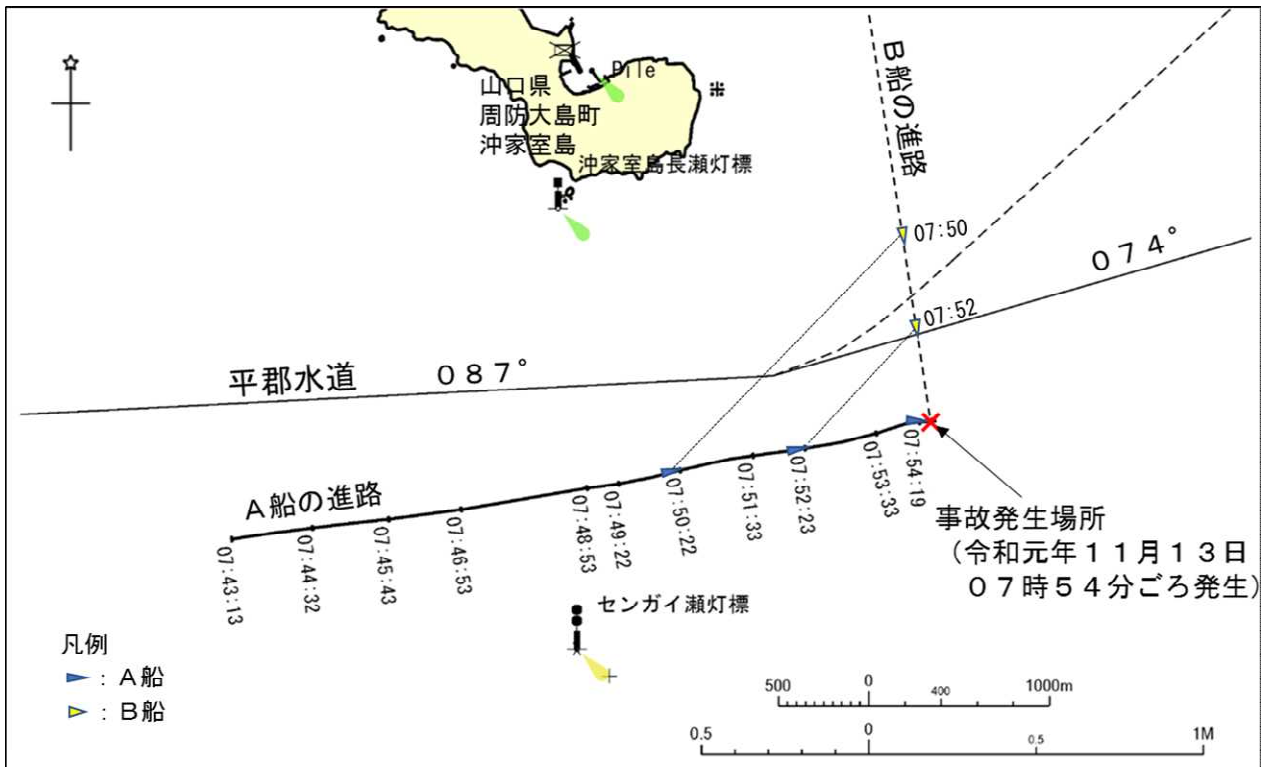
船長Bが、操業前に目視及びレーダーで全周を確認した際、A船はレーダー0.5Mレンジの外側であったことから、東航するA船を確

	認できず航行の支障となる船舶を認めなかったものと考えられる。
原因	<p>本事故は、沖家室島南方沖において、A船が東進中、B船が南進中、船長Aが、A船の左舷船首方のB船を視認した際、B船が漁ろうに従事する法定形象物を表示しておらず、左舷船首方からA船に接近するB船がA船を避けてくれると思い、針路速力を保持して航行し、また、船長Bが、操業前に全周を確認した際、航行の支障となる船舶を認めず、GPSプロッター上のB船の航跡に意識を集中して操業していたため、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"> ・ 船長は、漁船が多く操業している海域では、見張りを強化するとともに操業中の漁船が法定形象物を表示しないまま接近する場合には、注意喚起信号による注意喚起と早めの減速や変針による避航を行うこと。 ・ 船長は、航行中、操業に集中して航海計器上の自船の航跡ばかりを見ることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、オーニング等により死角を生じる場合には、死角を補う操船を行うこと。 ・ 漁ろうに従事している船舶は、法定形象物を表示すること。

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		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - -)	東経 (° - -)			
07:43:13	33-49-45.7	132-20-43.5	080.6	081	11.3
07:44:54	33-49-48.3	132-21-05.1	083.6	083	11.3
07:45:53	33-49-49.6	132-21-18.6	083.1	082	11.3
07:46:53	33-49-51.1	132-21-32.0	080.9	080	11.3
07:48:53	33-49-54.9	132-21-59.2	082.3	083	11.4
07:49:53	33-49-56.8	132-22-12.6	077.5	077	11.3
07:50:22	33-49-58.1	132-22-19.2	076.7	077	11.3
07:51:02	33-49-59.7	132-22-27.7	078.3	080	11.5
07:52:02	33-50-01.4	132-22-41.2	081.8	079	11.2
07:53:02	33-50-03.2	132-22-54.6	078.8	075	11.1
07:54:02	33-50-06.4	132-23-07.5	073.5	087	10.5
07:54:10	33-50-06.7	132-23-09.4	081.6	091	9.3
07:54:19	33-50-06.8	132-23-10.9	084.5	093	8.7
07:55:12	33-50-06.8	132-23-18.7	093.1	100	6.7
07:56:00	33-50-06.1	132-23-24.7	113.4	146	5.1
07:57:02	33-50-03.5	132-23-27.7	168.3	212	2.6
07:58:02	33-50-01.9	132-23-26.5	270.8	275	2.3
07:59:02	33-50-03.4	132-23-22.9	300.3	280	4.5
08:00:30	33-50-06.2	132-23-15.2	296.8	291	4.4

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、対地針路及び船首方位は真方位である。