

船舶事故調査報告書

令和4年4月6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

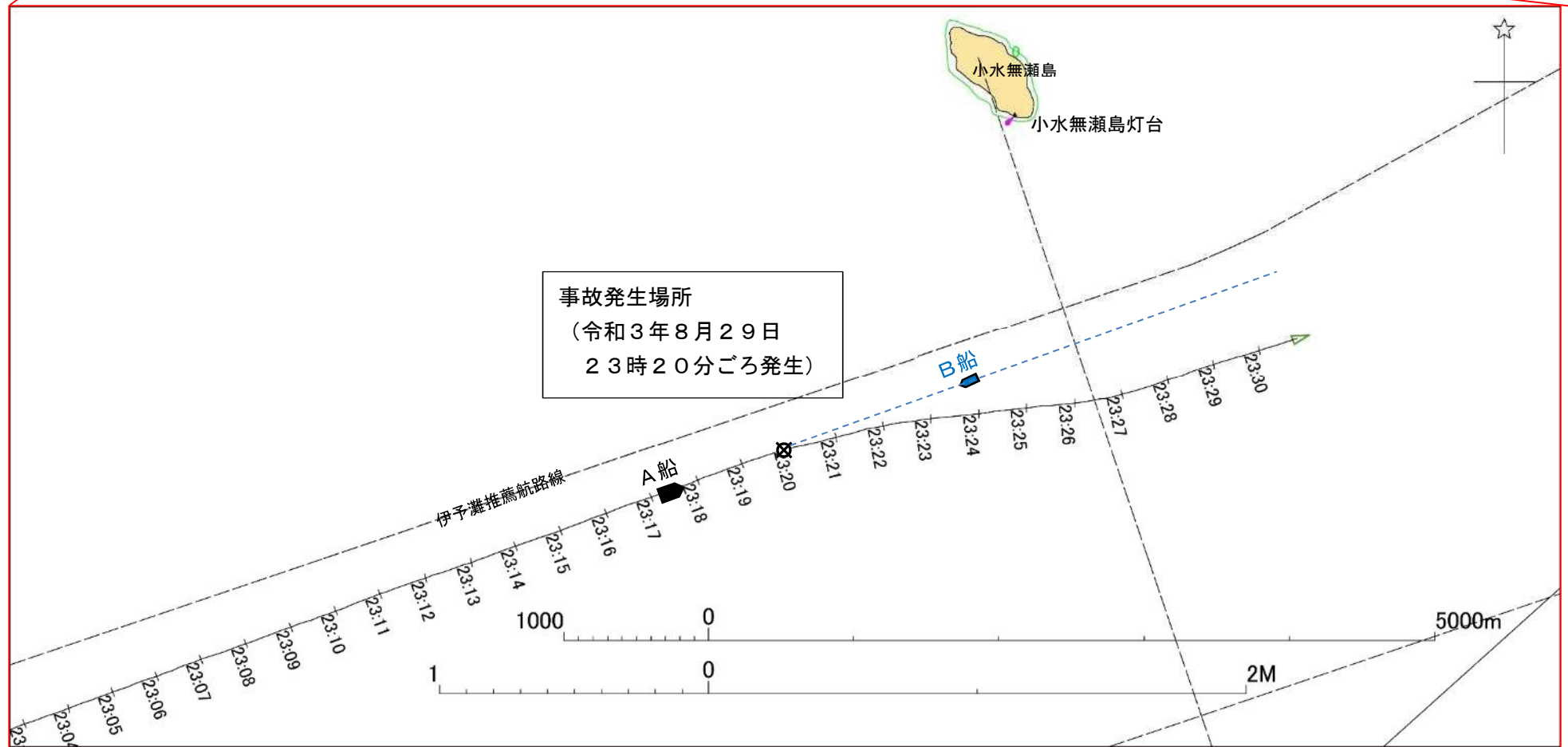
事故種類	衝突
発生日時	令和3年8月29日 23時20分ごろ
発生場所	山口県周防大島町小水無瀬島南西方沖 小水無瀬島灯台から真方位214° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 45.4′ 東経132° 22.5′）
事故の概要	貨物船DK ITONIAは、東北東進中、また、漁船英渉丸は、西南西進中、両船が衝突した。 DK ITONIA は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、英渉丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 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 DK ITONIA（パナマ共和国籍）、9,413トン 9643647（IMO番号）、KOREA TONNAGE NO.17 SHIPPING COMPANY S.A. 121.00m×27.00m×8.65m、鋼 ディーゼル機関2基、4,080kW（合計）、2012年6月 B 漁船 英渉丸、4.8トン EH3-24377（漁船登録番号）、個人所有 11.94m（Lr）×3.06m×0.92m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成6年3月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 63歳 一級航海士免状（大韓民国発給）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 航海士A（インドネシア共和国籍） 37歳 航海士免状（インドネシア共和国発給）、締約国資格受有者承認証 航海士（パナマ共和国発給） B 船長B 59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 平成17年3月3日

	免許証交付日 平成31年3月18日 (令和7年3月2日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約3.9m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 微弱な東北東流
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか14人（大韓民国籍5人、インドネシア共和国籍9人）が乗り組み、空船で、令和3年8月26日06時55分ごろ大韓民国唐津市唐津港を出港し、岡山県倉敷市水島港に向かった。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、レーダー2台及びGPSプロッターを起動し、航海士Aが、29日20時00分ごろ甲板手と共に船橋当直について操船指揮をとり、針路真方位約070°に定め、約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Aは、23時10分ごろ船首方3M付近にB船を視認し、B船に向けて昼間信号灯を発光した。</p> <p>航海士Aは、B船の針路及び速力に変化がないことを認め、甲板手に右舵20°を指示し、23時20分ごろ船首が075°を向いた頃、約10.8knの速力で、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、船長室で休息中の船長Aに本事故発生の報告を行った。</p> <p>船長Aは、直ちに昇橋し、機関室で当直に当たっていた機関士に主機の回転数を落とすように指示した後、VHF無線電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底引き網漁の目的で、16時00分ごろ愛媛県伊予市郡中港を出港し、小水無瀬島南方沖の漁場で操業を繰り返し、22時30分ごろ同島南東方沖で揚網を終えた。</p> <p>B船は、法定灯火を表示し、12Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを起動し、船長Bが、23時00分ごろ小水無瀬島南西方沖に向かって移動を開始した頃、船首方にA船の灯火を視認し、レーダーで6M付近にいるA船を確認した。</p> <p>船長Bは、A船との距離が離れているので、漁獲物の選別作業（以下「本件作業」という。）を途中まで行った後にA船を避ければ良いと思い、後部甲板に赴いて本件作業を行うこととした。</p> <p>船長Bは、後部甲板左舷側で右舷方を向き、中腰の姿勢で顔を下方に向けて本件作業を行っているうちに本件作業に没頭し、A船の存在を失念したまま、約7.5knの速力で、自動操舵により西南西進を続</p>

	<p>け、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った。 (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船船首部の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、船員として約5年の経験を有していた。</p> <p>航海士Aは、B船に対して昼間信号灯を発光したので、B船がA船の存在に気付き、B船がA船を避けてくれると思い、B船から目を離してしまっただが、昼間信号灯の発光のみならず、音響信号による注意喚起を行ってれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、船首方から接近してくるB船以外に、左舷前方に行会い船1隻及び右舷後方に同航船1隻がおり、そちらの方に意識を向けていて、B船を避ける時機が遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだんから推薦航路線付近であっても大型の航行船の方がB船を避けてくれていたので、このときもA船がB船を避けてくれるという思いがあったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、本件作業に約30分要していたが、約10分後にA船の動静を確認し、A船との衝突の危険が生じていれば、A船を避けるつもりでいたが、A船の存在を失念してしまっていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、小水無瀬島南西方沖を東北東進中、航海士Aが、B船がA船を避けてくれると思ってB船から目を離し、左舷前方の行会い船と右舷後方の同航船に意識を向けたまま同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船との衝突を避ける時機が遅れ、行き会い状態のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船首方に認めたB船に対して昼間信号を発光したことから、B船がA船の存在に気付き、B船がA船を避けてくれると思ってB船から目を離したものと考えられる。</p> <p>B船は、小水無瀬島南西方沖を西南西進中、船長Bが、後部甲板左舷側で右舷方を向き、中腰の姿勢で顔を下方に向けて本件作業を行っているうちに本件作業に没頭してしまい、A船の存在を失念したまま航行を続けたことから、行き会い状態のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船を初認した際、A船との距離がまだ十分に離れており、本件作業を途中まで行った後にA船を避ければ良いと思ったことから、本件作業を行っているうちに本件作業に没頭してしまっただと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、小水無瀬島南西方沖において、A船が東北東進中、B船が西南西進中、航海士Aが左舷前方の行会い船と右舷後方の同航船に意識を向けたまま同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが中腰の姿勢で顔を下方に向けて本件作業を行っているうちに本件作業に没頭してしまい、A船の存在を失念したまま航行を続けたため、両船が行き会い状態で接近し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直者は、航行中、小型漁船が他船の存在に気付いていないこともあるので、常時、周囲の見張りを継続して行うとともに自ら早めに衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 船長は、操船以外の作業に没頭せず、常時、周囲の見張りを継続して行うとともに早めに衝突を避けるための措置を採ること。

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)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
23:00:06	33-44-12.17	132-18-30.50	070	69.8	10.5
23:01:06	33-44-15.76	132-18-42.31	071	70.6	10.5
23:02:06	33-44-19.37	132-18-54.15	070	69.7	10.5
23:03:06	33-44-22.98	132-19-06.00	071	69.8	10.5
23:04:06	33-44-26.48	132-19-17.88	069	70.4	10.4
23:05:06	33-44-30.18	132-19-29.62	071	70.2	10.4
23:06:06	33-44-33.73	132-19-41.48	070	69.8	10.5
23:07:06	33-44-37.45	132-19-53.30	071	69.4	10.5
23:08:06	33-44-40.91	132-20-05.25	070	70.5	10.5
23:09:07	33-44-44.65	132-20-17.35	071	70.4	10.5
23:10:07	33-44-48.26	132-20-29.27	070	70.2	10.5
23:11:07	33-44-52.03	132-20-41.18	071	69.5	10.6
23:12:07	33-44-55.63	132-20-53.31	071	70.4	10.6
23:13:07	33-44-59.13	132-21-05.49	071	71.0	10.7
23:14:05	33-45-02.63	132-21-17.28	071	70.9	10.7
23:15:05	33-45-06.18	132-21-29.46	070	70.1	10.7
23:16:05	33-45-10.04	132-21-41.56	071	68.9	10.7
23:17:05	33-45-13.64	132-21-53.72	070	70.7	10.7
23:18:05	33-45-17.40	132-22-05.84	070	69.1	10.8
23:19:05	33-45-21.18	132-22-18.00	072	70.3	10.8
23:20:06	33-45-24.57	132-22-30.59	078	74.9	10.8
23:21:06	33-45-27.02	132-22-43.15	076	75.4	10.7
23:22:06	33-45-29.57	132-22-55.68	082	78.3	10.7
23:23:06	33-45-31.11	132-23-08.35	085	82.7	10.6
23:24:07	33-45-32.27	132-23-21.32	084	83.8	10.7
23:25:07	33-45-33.61	132-23-34.11	085	83.7	10.7
23:26:07	33-45-34.71	132-23-46.93	082	83.8	10.7
23:27:07	33-45-36.58	132-23-59.64	073	76.8	10.7
23:28:07	33-45-39.86	132-24-11.88	071	71.2	10.7
23:29:07	33-45-43.38	132-24-24.03	073	71.6	10.7
23:30:07	33-45-46.57	132-24-36.29	073	72.7	10.7

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置情報は、不詳であった。また、対地針路、船首方位は真方位である。

写真1 B船船首部の損傷状況



(船長B提供)