

船舶事故調査報告書

平成24年1月12日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

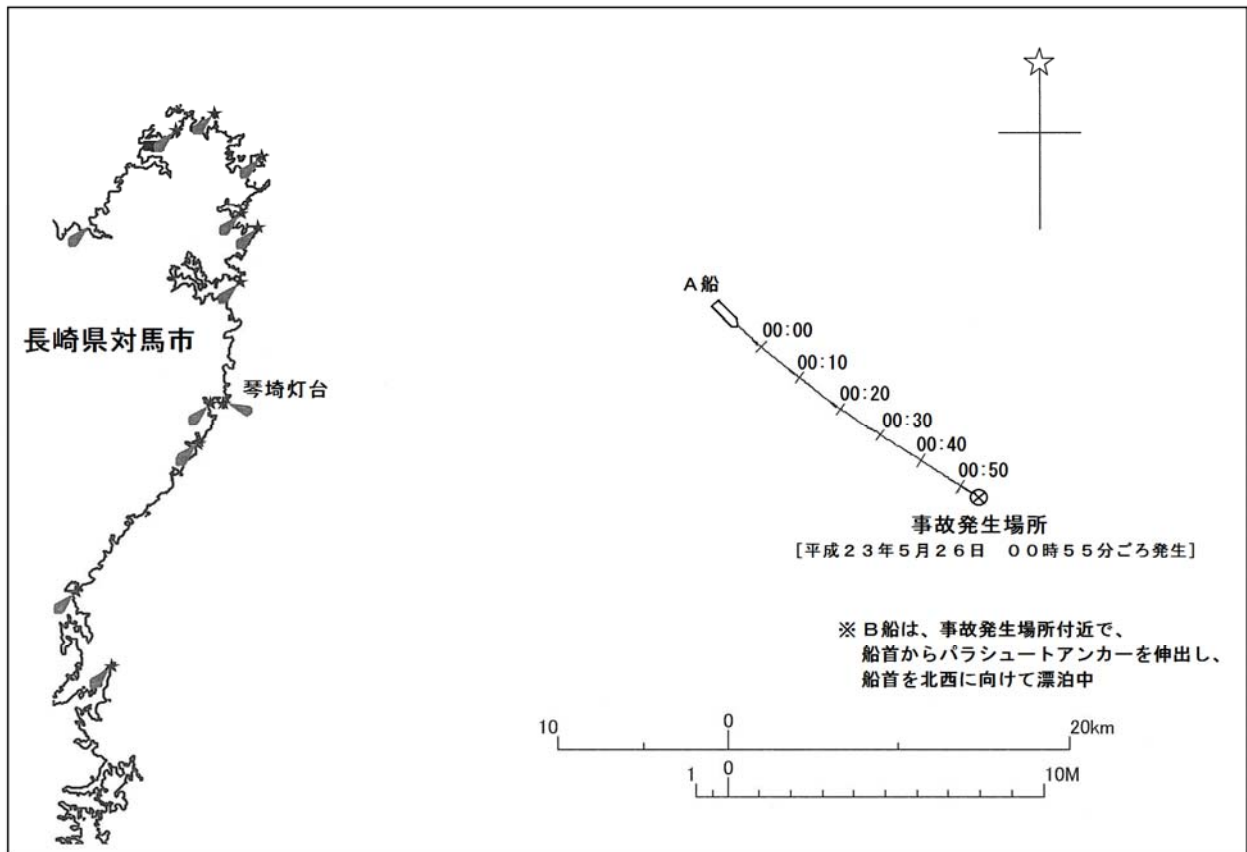
委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 石 川 敏 行
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（錨索）
発生日時	平成23年5月26日 00時55分ごろ
発生場所	長崎県対馬市琴埼東方沖（公海上） 琴埼灯台から真方位097°24.3海里（M）付近 （概位 北緯34°30.0′ 東経129°57.2′）
事故調査の経過	平成23年5月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 アイリス IRIS（大韓民国籍）、1,563トン 8810516（IMO番号）、THE CENTURY SHIPPING CO., LTD. 78.15m×13.00m×7.40m、綱 ディーゼル機関、1,692kW、1988年 B 漁船 203長生丸、19トン TT2-1913（漁船登録番号）、長生漁業株式会社 22.10m（Lr）×4.47m×1.84m、FRP ディーゼル機関、736kW（漁船法馬力数）、平成15年9月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 70歳 一級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2011年1月11日 （2016年1月10日まで有効） 航海士A（二等航海士）（大韓民国籍） 男性 65歳 四級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2008年10月31日 （2013年10月30日まで有効） B 船長B 男性 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 昭和51年6月4日 免許証交付日 平成19年7月2日 （平成24年7月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B パラシュート型シーアンカーの索が切断及び傘が破損
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか8人が乗り組み、航海士Aが、平成23年5月26日00時00分ごろ船橋当直に就き、甲板員を手動操舵に就け、航海灯を表示して対馬北東部の琴埼沖を大韓民国釜山港から関門海峡

	<p>に向けて航行した。</p> <p>航海士Aは、レーダーを作動し、約126°（真方位、以下同じ。）の針路及び約9.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で琴埼東方沖を航行中、00時30分ごろ、左舷前方に2隻及び右舷前方に1隻の漁船の灯火を視認し、そのうち左舷船首4M付近にいるB船が停止して操業中の漁船であることを知った。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力でB船の船首方を航行中、B船のパラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）の索と衝突し、その後も航行を継続した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員3人が乗り組み、25日18時00分ごろ、琴埼東方沖において、船首からパラアンカーを入れ、長さ約200mの索を出して漂泊し、3kWの集魚灯を53個点灯していか一本釣り漁を始めた。</p> <p>船長Bは、23時30分ごろいか釣り作業を行っていた甲板員3人に時々周囲の見張りを行うように指示して船室で休憩した。</p> <p>B船は、船首を北西に向けて操業中、船首甲板でいか釣り作業を行っていた甲板員が、B船の船首方約100mのところを通過するA船を視認し、26日00時55分ごろ、琴埼灯台から097°24.3M付近において、A船がパラアンカーの索の中央部付近と衝突した。</p> <p>B船は、A船が索を引っ掛けた状態で航行を続けたことから、A船に引かれ始めた。</p> <p>船長Bは、衝撃で目が覚めて操舵室に入ったところ、B船がA船に引かれていることに気付き、汽笛を何回も鳴らしたが、A船が停船せずに航行を続けたので、僚船に依頼して海上保安庁に連絡した。</p> <p>B船は、その後、パラアンカーの索が切れて停止したが、いか釣り漁具のワイヤーなどがプロペラ軸に絡んで航行不能となり、来援した僚船にえい航されて対馬市巖原港に入港した。</p> <p>海上保安庁では、巡視船を出動させて調査に当たった結果、B船の付近を南東進したのはA船であることが判明し、A船は、関門海峡に向けて航行中、海上保安庁の指示により反転して対馬市豆^{うづ}酸港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1～1.5m、潮流 微弱な南東流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によれば、平成23年5月26日00時20分～01時30分の間におけるA船の運航経過は、次のとおりであった。</p> <p>(1) A船は、00時55分以前は、対地針路120.2～124.9°及び速力8.8～9.3knで航行していた。</p> <p>(2) A船は、00時55分38秒ごろに速力8.6knになって速力の低下が始まり、01時09分00秒ごろに速力5.8knまで低下し、その後、上昇に転じ、01時15分06秒ごろには速力が9.1knとなった。</p> <p>(3) A船は、00時57分ごろから対地針路が左に変化を始め、対地針路102.2°まで左に変化したのち、00時58分08秒ごろには対地針路が106.9°となって右への変化に転じ、01時10分までの間に右回りに1回転した。</p>

	<p>(付図1 航行経路図、付表1 A船のAISの情報記録(抜粋) 参照)</p> <p>航海士Aは、約34年の乗船経歴があり、A船には約2か月前に乗船した。</p> <p>B船は、集魚灯を多数点灯していたので、B船からは他船の灯火が見えにくい状況であった。</p> <p>本事故発生当時、琴埼東方沖には、多数のいか一本釣り漁船が操業していたが、いずれもB船から3M以上離れていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、琴埼東方沖を南東進中、航海士Aが、B船の灯火を視認し、B船が停止して操業していることを知ったものの、B船がパラアンカーを使用していることに気付かなかったことから、B船の船首方を通過し、B船のパラアンカーの索と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、00時55分38秒に速力8.6knになって速力の低下が始まったことから、00時55分ごろB船のパラアンカーの索と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、00時57分ごろから対地針路が左右に変化し、その後、右回りに1回転していることから、衝突後、航海士Aが、A船がB船を引いていることに気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、琴埼東方沖において、船首からパラアンカーを入れて長さ約200mの索を出し、多数の集魚灯を点灯して漂泊して操業中、A船がB船の船首方約100mのところを通過したことから、パラアンカーの索とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、琴埼東方沖において、A船が南東進中、B船がパラアンカーを入れて漂泊して操業中、航海士Aが、B船の灯火を視認し、B船が停止して操業していることを知ったものの、B船がパラアンカーを使用していることに気付かなかったため、B船の船首方を通過し、B船のパラアンカーの索と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・ 操業中の漁船の付近を航行する場合は、十分に距離を隔てて航行すること。 	

付図1 航行経路図



付表1 A船のAISの情報記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
00:20:39	034-32-53.4	129-51-49.8	125.2	204	9.3
00:25:01	034-32-31.3	129-52-30.2	122.6	203	9.4
00:30:29	034-32-03.8	129-53-22.4	121.6	203	9.2
00:35:04	034-31-41.2	129-54-05.6	122.4	203	9.3
00:40:20	034-31-14.9	129-54-55.6	122.4	203	9.1
00:45:29	034-30-50.0	129-55-43.2	122.3	203	9.1
00:50:07	034-30-27.0	129-56-26.3	121.9	202	9.0
00:52:08	034-30-17.0	129-56-45.0	123.3	203	9.3
00:55:07	034-30-02.5	129-57-12.3	122.8	203	9.0
00:55:28	034-30-00.8	129-57-15.3	123.0	203	8.8
00:55:58	034-29-58.6	129-57-19.3	124.6	203	8.3
00:57:06	034-29-53.6	129-57-29.0	118.3	184	7.9
00:58:08	034-29-51.8	129-57-38.5	106.9	188	7.6
01:00:14	034-29-46.0	129-57-51.7	127.0	203	7.8
01:00:51	034-29-41.3	129-57-59.0	137.6	233	7.8
01:01:57	034-29-33.3	129-58-04.6	149.9	229	8.0
01:02:57	034-29-26.3	129-58-09.0	160.6	255	8.2
01:04:06	034-29-17.4	129-58-07.7	208.6	319	7.5
01:05:06	034-29-14.9	129-58-00.3	268.2	021	6.5
01:06:06	034-29-18.1	129-57-54.2	310.1	032	6.6
01:08:04	034-29-28.6	129-57-47.2	014.9	126	5.9
01:09:00	034-29-31.8	129-57-52.0	073.0	178	5.8
01:15:06	034-28-50.3	129-58-08.3	172.8	254	9.1
01:17:05	034-28-32.4	129-58-08.5	183.5	246	8.8
01:20:07	034-28-16.1	129-58-30.3	124.4	206	8.5

(注) 船首方位は、誤差を生じている。