

船舶事故調査報告書

平成24年5月31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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年12月2日（金） 03時19分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島郷ノ浦港 郷ノ浦港北防波堤灯台から真方位278°340m付近 （概位 北緯33°44.6′ 東経129°40.8′）
事故調査の経過	平成23年12月6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 旅客フェリー ニューつしま、1,776トン 131301、九州郵船株式会社（A社） 87.85m（Lr）×14.40m×10.00m、鋼 ディーゼル機関2基、5,884kW（合計）、平成元年7月20日 B 漁船 海幸丸、2.6トン NS3-501645（漁船登録番号）、個人所有 8.93m（Lr）×2.27m×0.79m、FRP ディーゼル機関、144kW（漁船法馬力数）、昭和58年3月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年1月23日 免状交付年月日 平成22年8月10日 免状有効期間満了日 平成28年5月1日 B 船長B 男性 47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8年6月20日 免許証交付日 平成23年2月7日 （平成28年6月19日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷後部に擦過傷 B 船首部のかんぬき右舷側先端部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか21人が乗り組み、郷ノ浦港において旅客36人及び車両14台を乗せ、船長Aが、乗組員を出港配置に就けて出港準備に取り掛かった。 船長Aは、郷ノ浦港ターミナルビル前の岸壁（以下「フェリー岸壁」という。）を離岸する前に周囲を確認したとき、郷ノ浦港中防波堤と南防波堤の外側から両防波堤の開口部（以下「港口」という。）に向けて航行す

るB船の灯火を視認したので、B船の灯火を船尾配置の三等航海士が視認していることを確認した。

船長Aは、船橋の左舷側で操船を指揮し、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示するとともに、作業用の大型投光器2台及び小型投光器3～4台を前部及び後部の甲板上に向けて照射したほか、多数の通路灯（蛍光灯）を点灯して平成23年12月2日03時16分ごろフェリー岸壁を離れた。

船長Aは、機関を後進にかけ、汽笛で機関を後進にかけていることを示す短音3回を鳴らし、フェリー岸壁西方300m付近のA船の回頭予定場所に向けて西進した。

三等航海士は、A船がフェリー岸壁から離れて後進の行きあしとなった頃、B船が港口を通過したことを船長Aに報告し、さらに、B船が、港口の北東方700m付近にある郷ノ浦港本居船だまり（以下「本居船だまり」という。）に向ける針路でA船に約150mまで接近したので、その旨を報告した。

船長Aは、直ちに汽笛で短音3回を4度繰り返して鳴らした。

船長Aは、フェリー岸壁から約300m後進して港口の北東方400m付近に達したとき、後進の行きあしを止め、機関を極微速力前進にかけて右舵一杯（舵角約55～60°）をとり、サイドスラスタを使用してその場で右回頭を始めた。

三等航海士は、B船が針路を変更せずに約50mまで接近した頃、B船の操舵室前面のガラス窓越しに船長Bの顔が見え、船長BがA船に気付いていないおそれがあったので、他の乗組員と共に笛を吹いてB船に注意を喚起した。

船長Aは、船首がほぼ南東方の港口へ向いたので、右回頭をやめて航走を開始しようとしたとき、03時19分ごろA船の右舷後部とB船の右舷船首部とがほぼ直角に衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、02時30分ごろ郷ノ浦港の西南西方に位置する壱岐市大島漁港長島地区を出港し、同日01時00分ごろ郷ノ浦港の西方を航行中に発生した乗揚事故による損傷の修理のために本居船だまりに向かい、船長Bが、立って手動操舵に当たり、白色全周灯及び両色灯を表示して約5ノットの速力で東北東進した。

船長Bは、機関室の船底に浸水していたので、操舵室の床板を取り払って機関室への入口を開け、機関室入口から機関室内を覗き込んで浸水の状況を確認しながら航行した。

船長Bは、港口に接近したとき、右舷前方のフェリー岸壁にA船が着岸しているのを視認したが、この時刻にA船が出港することはないと思い、港口を通過したのち、本居船だまりの出入口に向けて北東進した。

船長Bは、機関室入口から機関室内を覗き込んで浸水の状況を確認していたので、A船がフェリー岸壁を離れて後進し、B船の前路で回頭を始めたことに気付かず、また、B船の機関音や警報音によってA船が鳴らした汽笛が聞こえなかった。

船長Bは、顔を上げて前方を見たとき、船首方至近距離にA船を視認して衝突の危険を感じ、クラッチを中立にして左舵をとったが、B船の船首部とA船の右舷後部とが衝突した。

	<p>B船は、機関室に浸水していたので、本居船だまりに向けて航行し、沈没を防ぐために同船だまりのスロープに船首から乗り揚げた。</p> <p>A船は、海上保安庁及びA社に通報して郷ノ浦港外で錨泊したのち、海上保安庁の了解を得て目的地の長崎県対馬市^{つしま}厳原港^{いずはら}に向かった。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 小雨、風 北東、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm</p>	
その他の事項	<p>A船は、本事故前日、福岡県福岡市博多港を出港し、壱岐島東岸の^{あしべ}芦辺港へ入港する予定であったが、強い北東風が吹いていたので、予定を変更して郷ノ浦港に入港し、フェリー岸壁に船首をほぼ東へ向けて左舷着けしていた。</p> <p>船長Bは、陸上での仕事に従事したのち、約10年前から漁業協同組合の営む定置網漁に従事していた。</p> <p>B船は、乗揚事故により、左舷船首船底部及び機関室船底部に破口が生じ、舵柱及びプロペラ翼が曲損していた。</p> <p>B船は、レーダー及びGPSプロッターがなかった。</p> <p>乗揚現場でB船の離礁作業を行った漁業協同組合所属船は、大島漁港出港時からB船の後方を伴走していた。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、次のとおりであった。</p> <p>郷ノ浦港は、壱岐島の南西部にある港則法適用港で、港域内の西岸には、小崎及び神田の漁港がある。</p> <p>この港は、壱岐島の表玄関として古くから開けた所で、港内東岸の八幡崎～鎌崎間から東方へ湾入する部分を内港、他の部分を外港と呼称している。</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>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、郷ノ浦港を出航中、フェリー岸壁から操船信号を行いながら後進したのち、右回頭を終えて船首が港口に向いた頃、入航中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、郷ノ浦港へ入航中、船長Bが、フェリー岸壁に着岸中のA船は出港しないものと思い込み、機関室への浸水状況の確認に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船がフェリー岸壁を離れて後進し、B船の前路で回頭していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、郷ノ浦港において、A船が出航中、B船が入航中、船長Bが見張りを行っていなかったため、両船が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"> ・伴走船に見張りの補助を得るなどして適切な見張りを行うこと。 	