

## 船舶事故調査報告書

平成24年8月30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6月9日 04時53分ごろ
発生場所	愛媛県西条市壬生川港 <sup>にゅうがわ</sup> 北方沖 愛媛県今治市所在の比岐島 <sup>ひぎ</sup> 灯台から真方位123°3.4海里（M）付近 （概位 北緯34°01.7′ 東経133°09.3′）
事故調査の経過	平成23年6月10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 ケミカルタンカー <sup>チシュウ</sup> CHISHU（パナマ共和国籍）、1,865トン 9288306（IMO番号）、KSK（PANAMA）CORP. 79.97m×13.20m×6.20m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、2003年6月14日 B 漁船 <sup>ゆたか</sup> 豊丸、4.99トン EH3-44329（漁船登録番号）、個人所有 9.98m（Lr）×3.00m×0.65m、FRP ディーゼル機関、48.20kW、昭和54年10月18日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（大韓民国籍） 男性 47歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2010年10月13日 （2015年3月2日まで有効） B 船長B 男性 44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9月22日 免許証交付日 平成22年5月10日 （平成27年9月21日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船尾に擦過傷 B 船首部に亀裂
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか10人が乗り組み、船長Aが操船し、 機関長を主機操作に、甲板員を手動操舵にそれぞれ就けて来島海峡を通航 後、愛媛県新居浜市新居浜港に向けて東進した。船長Aは、平成23年6 月9日04時40分ごろ、トイレに行くため、既に昇橋していた航海士A を船橋当直に就けて降橋した。 航海士Aは、壬生川港北方沖を東進中、霧となり、急速に視界が悪化し て視界制限状態となったので、霧中信号として長音2回による汽笛の吹鳴

	<p>を一度行い、レーダー画面で左舷船首方約35° 0.5M付近にB船の映像を認めたが、B船が停止しており、その後も引き続き停船するものと思いい、このまま航行を続けても左舷方約0.2Mを隔てて通過することができると判断し、レーダーによる見張りを行わずに針路及び速力を維持して航行した。</p> <p>その後、航海士Aは、左舷至近にB船の灯火を認め、直ちに右舵一杯、全速力後進としたが、6月9日04時53分ごろ、壬生川港北方沖において、B船の船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、壬生川港北方沖において、底引き網漁の操業を終え、漂泊して揚網した後、6月9日04時49分ごろ、視界制限状態となった状況下、GPSプロッターにより壬生川港に向け、手動操舵により南進を始めた。</p> <p>船長Bは、船首甲板上で漁獲した魚を生けすに移していたところ、船首方至近にA船の船影を認め、直ちに主機を全速力後進としたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、駆けつけた僚船で壬生川港に帰港し、救急車により病院に搬送され、腰椎捻挫、外傷性腰椎ヘルニアと診断された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 濃霧、風向 北西、風力 1、視程 約100m未満 海象：海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、来島海峡通航時から新居浜港入港まで操船指揮を執る予定であった。</p> <p>船長Aは、トイレでA船の吹鳴する長音2回の汽笛を聞いた。</p> <p>B船は、レーダーを装備していたが故障のため、使用できなかった。</p> <p>B船は、音響信号設備を備えていたが、霧中信号を行っていなかった。</p> <p>船長Bは、南進を始めた頃、汽笛を聞いておらず、A船の接近に気付かなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1261 815 1308">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1261 1457 1308">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1308 815 1355">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1308 1457 1355">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1355 815 1402">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1355 1457 1402">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1402 815 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1402 1457 2065"> <p>A船は、視界制限状態となった壬生川港北方沖を東進中、航海士Aが、レーダー画面で左舷船首方にB船の映像を認めたが、停止しており、その後も引き続き停船するものと思いい、レーダーによる見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、視界制限状態の海域を航行中、航海士Aが汽笛による適切な霧中信号（2分を超えない間隔で長音を1回鳴らす汽笛信号をいう。）を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、壬生川港北方沖を南進中、船長Bが、船首甲板上で魚を生けすに移す作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、視界制限状態の海域を航行中、船長Bが汽笛による霧中信号を行っていなかったものと</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B あり	気象・海象の関与	A あり、B あり	判明した事項の解析	<p>A船は、視界制限状態となった壬生川港北方沖を東進中、航海士Aが、レーダー画面で左舷船首方にB船の映像を認めたが、停止しており、その後も引き続き停船するものと思いい、レーダーによる見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、視界制限状態の海域を航行中、航海士Aが汽笛による適切な霧中信号（2分を超えない間隔で長音を1回鳴らす汽笛信号をいう。）を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、壬生川港北方沖を南進中、船長Bが、船首甲板上で魚を生けすに移す作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、視界制限状態の海域を航行中、船長Bが汽笛による霧中信号を行っていなかったものと</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B あり								
気象・海象の関与	A あり、B あり								
判明した事項の解析	<p>A船は、視界制限状態となった壬生川港北方沖を東進中、航海士Aが、レーダー画面で左舷船首方にB船の映像を認めたが、停止しており、その後も引き続き停船するものと思いい、レーダーによる見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、視界制限状態の海域を航行中、航海士Aが汽笛による適切な霧中信号（2分を超えない間隔で長音を1回鳴らす汽笛信号をいう。）を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、壬生川港北方沖を南進中、船長Bが、船首甲板上で魚を生けすに移す作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、視界制限状態の海域を航行中、船長Bが汽笛による霧中信号を行っていなかったものと</p>								

	考えられる。
原因	本事故は、夜間、霧のために視界制限状態となった壬生川港北方沖において、A船が東進中、B船が南進中、航海士Aがレーダーによる見張りを行っておらず、また、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。
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"> <li>・ 視界制限状態の海域を航行中は汽笛により霧中信号を行うこと。</li> <li>・ レーダーで探知した船舶の系統的な観察を行い、当該船舶と衝突するおそれがあるかどうかなどの判断を行うこと。</li> <li>・ レーダーで探知した船舶と安全な距離を保って通過すること。</li> <li>・ レーダーがいつでも使用できるように整備しておくこと。</li> </ul>