

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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9月25日 01時05分ごろ（日本標準時）
発生場所	大韓民国済州島西方沖 黒山島灯台から真方位187°48海里（M）付近 （概位 北緯33°17.7′ 東経124°59.3′）
事故調査の経過	平成23年11月30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 油送船 最上川、160,229トン 135978、川崎汽船株式会社 329.95m×60.00m×30.30m、鋼 ディーゼル機関、29,120kW、平成13年6月2日 B 漁船 928YOUNG CHING、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成19年6月8日 免状交付年月日 平成19年6月8日 免状有効期間満了日 平成24年6月7日 B 不詳
死傷者等	A なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 不詳
事故の経過	A船は、船長A及び二等航海士Aほか24人が乗り込み（日本国籍10人、フィリピン共和国籍16人）、海務監督2人を乗せ、中華人民共和国大連港で揚げ荷を行ったのち、沖縄県金武中城港へ向けて航海中、済州島西方沖において、入港時間を調整するため、船首を南方に向けて漂泊していた。 二等航海士Aは、平成23年9月25日00時から04時（日本標準時、以下同じ。）までの船橋当直に就き、00時01分ごろA船の北東方約1Mに漂泊中のB船を視認したので、AIS情報で船名を確認し、レーダーを使用しながら監視を始めた。 二等航海士Aは、レーダー映像等から漂泊中の両船が衝突する虞は

	<p>ないと思っていたが、約0.4Mまで接近した00時40分ごろ衝突の虞を感じたため、B船に探照灯を照射しながらVHF無線電話を使用してB船を呼び出したが、応答はなく、船橋及び甲板上に人影を認めることもできなかった。</p> <p>二等航海士Aは、B船と約0.2Mまで接近した00時55分ごろ船長Aに報告し、VHF無線電話による呼出し及び汽笛の吹鳴を連続的に行ったものの、B船は応答せず接近を続け、01時05分ごろA船の左舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、01時06分ごろ数人の乗組員が船橋及び甲板に現れ、主機を始動してA船から遠ざかって行った。</p> <p>A船は、04時00分ごろまでB船への呼出しを続けたが、応答はなかった。A船は、衝突後、自力で航行して金武中城港に向かった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>A船の喫水は、船首約5.50m、船尾約12.50mであった。</p> <p>漂流中におけるA船の主機関の始動時間は、標準で40分、最短で15分の状態であった。</p> <p>B船に関する情報を得ることはできなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、濟州島西方沖において漂流中、船橋当直中の二等航海士Aが、A船の北東方から接近するB船を視認し、VHF無線電話による呼出し、探照灯の照射及び汽笛による注意喚起を行ったが、B船からの応答がない状態で漂流を続けたことから、B船と衝突したのと考えられる。</p> <p>B船は、濟州島西方沖において漂流中、見張りを行っていなかったことから、A船との接近に気付かずにA船と衝突した可能性があると考えられるが、B船に関する情報が得られなかったため、衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、濟州島西方沖において、A船及びB船が共に漂流中、両船が衝突したことにより発生したのと考えられる。</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"> ・漂流中においても船橋当直を配置し、見張りを適切に行うとともに、衝突を避けるための避航判断及び避航準備を速やかに行うように心掛けること。