

# 船舶事故調査報告書

平成25年5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24年6月25日 07時34分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島北方沖（公海上） 壱岐市所在の若宮灯台から真方位014°11.3海里（M）付近 （概位 北緯34°03.2′ 東経129°44.4′）
事故調査の経過	平成24年6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 ユジン（大韓民国籍）、2,668トン 9396438（IMO番号）、DOOSAN CAPITAL CO., LTD. 84.96m（Lr）×14.00m×7.75m、鋼 ディーゼル機関、1,980kW、2007年6月6日 B 漁船 金比羅丸、18トン NS2-15779（漁船登録番号）、個人所有 17.81m（Lr）×4.19m×1.63m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成13年6月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 63歳 二級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2009年2月18日 （2014年2月17日まで有効） 三等航海士A（大韓民国籍） 男性 20歳 四級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2011年4月13日 （2016年4月12日まで有効） B 船長B 男性 39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3年5月23日 免許証交付日 平成22年11月16日 （平成28年5月22日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（甲板員）
損傷	A 右舷中央部外板に凹損、右舷中央部ハンドレールに曲損

	<p>B 船首部に圧損、バルバスバウに圧損と一部脱落</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A、三等航海士Aほか12人が乗り組み、鉄スクラップ約2,833tを積載し、千葉県千葉港を出港して大韓民国PYEONGTAEK港に向かい、平成24年6月25日07時20分ごろ、船長A及び三等航海士Aが昇橋し、船長Aが前直の一等航海士から引き継いで船橋当直に就き、壱岐島北方沖を西進した。</p> <p>船長Aは、針路を約270°（真方位、以下同じ。）とし、約9.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行中、右舷船首方約1.5～2.0MにB船と他の漁船1隻のレーダー映像を初めて認めた。</p> <p>船長A及び三等航海士Aは、B船と他の漁船1隻に対する見張りを行っていたが、船長Aが、B船の操舵室に人を見掛けず、短音5回の汽笛信号を3回以上行って西進中、07時34分ごろ、壱岐島北方沖において、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に本事故の発生を通報して本事故発生場所付近で待機し、到着した巡視艇と協議の上、自力航行して長崎県対馬市豆<sup>ま</sup>酸港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、6月25日04時00分ごろ、いか一本釣り漁の操業を終えて漁場を発進し、僚船と共に壱岐市勝本漁港に向かった。</p> <p>船長Bは、航海灯を表示し、操舵室の台に腰を掛けて1人で操船に当たり、レーダーとGPSプロッターを作動させ、針路を約190°とし、約10～11knの速力で自動操舵により航行中、左舷船首方約2～3MにA船のレーダー映像を初めて認めた。</p> <p>船長Bは、レーダーと目視により、西進するA船を短時間見てA船の速力がB船よりも速いと感じ、A船がB船の船首方を通過すると思い、台から降りて操舵室の片付け作業を始めた。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓を閉めてテレビのスイッチを入れ、ゴミを拾ったり、衣類を片付けたりして南進中、07時34分ごろB船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃によって甲板員1人が頭や肩を船員室の壁で打って負傷したことを知り、携帯電話で僚船に本事故発生を連絡して海上保安庁と所属する漁業協同組合への通報を依頼し、到着した巡視艇の指示により、来援した漁船に伴走され、自力航行して勝本漁港に帰港した。</p> <p>負傷した甲板員は、友人の自動車によって勝本漁港から病院に搬送され、頭部外傷並びに頸部及び右肩挫傷と診断された。</p> <p>（付表1 A船のAIS記録（抜粋） 参照）</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 海象：波高 約1～1.5m、潮汐 上げ潮の初期</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船橋当直を00時から04時及び12時から16時までを二等航海士が、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士が、08時から12時及び20時から24時までを三等航海士Aがそれぞれ入直する3直制としていたが、三等航海士Aの当直時間中は自分も入直することとしていた。</p> <p>船長Aは、レーダー2台を3Mレンジ及び6Mレンジとして使用していた。</p> <p>前直の一等航海士は、B船の存在を知らず、本事故発生時は朝食中であった。</p> <p>三等航海士Aは、B船に対してA船が避航船であると考えていた。</p> <p>B船は、漁場と漁港との間の航行中、船長Bが操舵室で操船に当たり、甲板員2人が船尾にある船員室で休息をとり、また、漁場で操業中、船長Bが操舵室で仮眠をとっており、甲板員2人が甲板で自動いか釣り機で漁獲したいかの箱詰め作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛信号に気付かなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、壱岐島北方沖を西進中、船長Aが、右舷船首方に視認していたB船が南進を続けた際、汽笛信号を行ったものの、針路及び速力を変えずに航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、壱岐島北方沖を南進中、船長Bが、左舷船首方に西進するA船を認めた際、短時間見てA船がB船の船首方を通過すると思い、その後、操舵室の片付け作業を始め、A船に対する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>船長Bは、操舵室の窓を閉めてテレビのスイッチを入れていたことから、A船の汽笛に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、壱岐島北方沖において、A船が西進中、B船が南進中、船長Aが、右舷船首方に視認していたB船が南進を続けた際、汽笛信号を行ったものの、針路及び速力を変えずに航行を続け、また、船長Bが、左舷船首方に西進するA船を認めたものの、短時間見てA船がB船の船首方を通過すると思い、操舵室の片付け作業を始め、A船に対する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>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 接近する他船を認めた場合は、方位変化などによって衝突の虞の有無を確かめ、適用される航法を判断した上、適切な衝突回避動作をとること。</li> </ul>

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成24年6月25日

時刻	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
07:20:06	34-03-16.5	129-47-04.8	269	264	9.2
07:21:06	34-03-16.4	129-46-53.4	269	272	9.6
07:22:06	34-03-16.3	129-46-42.0	269	272	9.1
07:22:55	34-03-16.2	129-46-32.6	268	271	9.7
07:24:06	34-03-16.0	129-46-19.2	270	275	9.5
07:25:06	34-03-16.1	129-46-07.8	269	269	9.8
07:26:06	34-03-15.9	129-45-56.6	270	270	9.4
07:27:07	34-03-15.9	129-45-45.4	269	268	9.2
07:28:06	34-03-15.6	129-45-34.2	271	266	9.0
07:29:06	34-03-15.6	129-45-22.9	269	273	9.6
07:30:07	34-03-15.5	129-45-11.6	270	272	9.6
07:31:06	34-03-15.3	129-45-00.2	270	264	9.3
07:32:06	34-03-15.0	129-44-49.1	270	269	9.3
07:33:06	34-03-14.6	129-44-37.9	270	268	9.2
07:34:07	34-03-14.5	129-44-26.6	270	271	9.4
07:35:06	34-03-14.3	129-44-15.2	271	262	9.8
07:36:06	34-03-14.2	129-44-04.0	264	268	9.6
07:37:06	34-03-12.7	129-43-52.7	252	258	9.5
07:38:06	34-03-10.1	129-43-42.3	265	261	8.1
07:39:06	34-03-10.0	129-43-33.9	293	279	5.8
07:40:07	34-03-12.2	129-43-28.0	296	312	5.4