

船舶事故調査報告書

平成25年7月18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11月9日 03時25分ごろ
発生場所	長崎県対馬市比田勝港北方沖 対馬市所在の三島灯台から真方位001°6,500m付近 (概位 北緯34°46.8′ 東経129°26.8′)
事故調査の経過	平成24年11月9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 <small>ドンジン ハカタ</small> DONGJIN HAKATA（大韓民国籍）、4,009トン 9045998（IMO番号）、Dongjin Shipping Co., Ltd. 107.77m×15.85m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、3,397kW、1993年2月25日 B 漁船 <small>かいこ</small> 海子丸、4.9トン NS3-602864（漁船登録番号）、個人所有 11.94m (Lr) × 2.69m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成10年12月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 59歳 免状不詳 甲板長A（大韓民国籍） 男性 57歳 海技免状等 なし B 船長B 男性 40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14年4月5日 免許証交付日 平成23年8月26日 (平成29年4月4日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部に損傷、マストが折損、パラシュート型シーアンカーを亡失
事故の経過	A船は、船長A及び甲板長Aほか15人が乗り組み、甲板長Aと甲板員1人が航海当直に就き、航海灯を表示し、福岡県福岡市博多港か

	<p>ら大韓民国釜山港へ向けて比田勝港北方沖を自動操舵によって約1.5ノットの速力で北西進中、釜山港入港後に来客の予定があったので、甲板長Aが甲板員にトイレ掃除を指示して単独で船橋当直に当たった。</p> <p>甲板長Aは、船首方約5海里(M)にB船の灯火を認め、レーダーで1隻であることを確かめたのち、操舵室右舷後方の海図室に入り、同海図室をカーテンで遮蔽して対馬周辺の手図を調べる作業を始めた。</p> <p>甲板長Aは、海図室での作業を終えてカーテンを開けたところ、船首方の至近に迫ったB船の集魚灯を認め、とっさに自動操舵で右舵を取り、平成24年11月9日03時25分ごろ比田勝港北方沖でB船の至近を通過した。</p> <p>甲板長Aは、左舷船尾方に浮いているB船を認めて衝突を免れたものと思い、船長AにB船のことを報告せずに北西進を続けた。</p> <p>甲板長Aは、03時40分ごろVHF無線電話で海上保安庁からA船が呼び出されたので、A船がB船と衝突したものと思い、船長Aに事故の報告をして反転し、A船は比田勝港沖へ向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、比田勝港北方沖において、航海灯を表示したほか、出力3kWの集魚灯2個、黄色の回転灯1個及び作業灯を点灯し、船首からパラシュート型シーアンカー(以下「パラアンカー」という。)を投入して漂流を行い、夜明けからの一本釣り漁の操業に備え、仮眠をとりながら餌用のいか釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用し、長靴をはいて操舵室前方の船員室で仮眠中、「ガツーン」という衝撃で目が覚めた。</p> <p>船長Bは、右舷側にA船の船体を認め、その後、B船がA船に引きずられることから、そのうちにB船が転覆するものと思い、更に1着の救命胴衣を持って耐えていたところ、A船がB船から離れて行き、A船の船尾にハンゲル文字の船名が書かれていたので、03時27分に海上保安庁へ通報したのち、自力で比田勝港に帰港した。なお、パラアンカーは、切断されて亡失した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁への通報時刻から、衝突時刻は03時25分ごろで、GPSの記録から、衝突場所は北緯34°46.770'東経129°26.822'と思った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約4～5m/s、視界 良好</p> <p>海象：うねり 北東、波高 約1.5～2.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、航海当直を船長A、一等航海士及び二等航海士の3人にそれぞれ甲板員1人を加えた1直2人による3直制としており、船長Aの当直では更に甲板長Aを加えていたが、甲板長Aに当直を任せ、主に船長室で他の仕事を行っていた。</p> <p>B船のパラアンカーは、パラシュートの直径が約12m、アンカー</p>

	<p>ロープの直径が約6mmで船首から約50m繰り出されていた。</p> <p>喫水は、A船が船首約4.80m、船尾約6.40mであり、B船が船首約0.70m、船尾約1.15mであった。</p> <p>B船は、1.5Mレンジにしたレーダーを使用していたが、衝突予防警報装置のスイッチを切っていた。</p>
<p>分析</p> <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、比田勝港北方沖を北西進中、甲板長Aが、船首方にB船の灯火を視認したのち、海図室で作業を行っていたことから、作業を終えた際に船首方の至近に迫ったB船の集魚灯を認め、A船の船首部とB船のパラアンカーとが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、比田勝港北方沖で漂流して一本釣り漁の餌のいか釣りを行っていた際、船長Bが仮眠をしていたことから、A船とB船のパラアンカーとが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船のパラアンカーは、A船に引きずられたことから、切断されて亡失したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、比田勝港北方沖において、A船が北西進中、B船が漂流中、甲板長Aが海図室で作業を行い、また、船長Bが仮眠をしていたため、A船とB船のパラアンカーとが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・海技免状を有する乗組員が船橋当直に就くこと。 ・航行中、単独で船橋当直に就いている場合は、他の業務を行わず見張りに専念すること。