

船舶事故調査報告書

平成25年8月1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24日 19時34分ごろ
発生場所	長崎県対馬市比田勝港東方沖 対馬市所在の舌埼灯台から真方位093°9.5海里付近 (概位 北緯34°40.5′ 東経129°41.1′)
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 マリンピース (ペリーズ籍)、430トン 8810358 (IMO番号)、KAYA NAVIGATION CO., LTD. (ペリーズ) 58.50m×9.50m×5.25m、鋼 ディーゼル機関、588kW、1988年9月19日 B 漁船 第二十一仁洋丸、75トン YG2-7680 (漁船登録番号)、有限会社佐賀水産 27.50m (Lr) ×5.80m×2.45m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年4月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A (大韓民国籍) 男性 74歳 締約国資格受有者承認証 船長 (ペリーズ発給) 交付年月日 2010年8月21日 (2015年7月21日まで有効) B 船長B 男性 42歳 五級海技士 (航海) 免許年月日 平成7年8月31日 免状交付年月日 平成22年6月29日 免状有効期間満了日 平成27年8月30日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 球状船首上部外板に擦過傷、上甲板ハンドレール及び左舷中央部外板上縁に曲損 B 左舷船尾部上甲板ハンドレールに曲損、えい網索ガイドに擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、大韓民国釜山港から関門港に

	<p>向け、比田勝港東方沖において、船長A及び操舵員1人が航海当直に就き、速力約9ノット(kn)で自動操舵によって南東進していた。</p> <p>船長Aは、レーダーで右舷前方にB船の映像を探知し、双眼鏡で確認したが、単独で航行している漁船であると思った。</p> <p>船長Aは、B船の方位が左方に変化していると思い、B船の船尾後方を航行することとし、操舵員に命じて手動操舵に切り換えさせ、右転してB船の船尾方に針路を向けたところ、B船の船尾からロープのようなものが後方に延びていることに気付いて短音1回の汽笛を鳴らしたが、平成24年6月24日19時34分ごろA船の船首とB船のえい航索とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、長さ約200mのえい航索を用いてマグロの稚魚の入った直径約30mの円形の生け簀をえい航し、山口県油谷港に向け、比田勝港東方沖を速力約1knで自動操舵によって東進していた。</p> <p>船長Bは、単独で航海当直中、レーダーで左舷後方にA船の映像を認め、A船に対する見張りを継続し、A船及びB船が、現状の針路及び速力で航行しても、A船がB船の前方を安全な距離を隔てて通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が同じ針路及び速力で航行を続けるものと思っていたが、A船がB船に接近したのちに急に右転を始めたので、行動に疑問を感じ、汽笛を連続吹鳴したが、B船のえい航索とA船の船首とが衝突した。</p> <p>A船は、直ちに主機を停止し、次いで後進としたが、A船の前進惰力により、えい航索に引っ張られてB船が接近し、B船の左舷船尾部とA船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、B船の通報で出動した海上保安庁の巡視艇によって外観検査を受け、それぞれ自力で航行して関門港及び油谷港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m</p> <p>日没時刻：19時38分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、専ら2そうびきによる底引き網漁を行う漁船であり、本事故当時の生け簀のえい航作業は、休漁中の臨時的な作業であり、初めての作業であった。</p> <p>B船は、本事故発生時、黒色でひし形の形象物を掲げており、生け簀には、形象物は掲げられていなかったものの、レーダー反射器が取り付けられていた。</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>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、比田勝港東方沖を南東進中、船長Aが、右舷前方のB船を双眼鏡で確認し、単独で航行している漁船であると思い、B船の方位が左方に変化しているため、B船の船尾後方を航行することとし、B船の船尾方に針路を向けたことから、B船のえい航索と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、比田勝港東方沖を長さ約200mのえい航索を用いて生け簀をえい航して東進中、船長Bが、左舷後方のA船に対する見張りを継続し、A船及びB船が針路及び速力を保持して航行しても、A船がB船の前方を安全な距離を隔てて通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたものの、A船がB船に接近したのちに急に右転を始めたので、行動に疑問を感じ、汽笛を連続吹鳴したが、B船のえい航索とA船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、長崎県対馬東方沖において、A船が南東進中、B船が長さ約200mのえい航索を用いて生け簀をえい航して東進中、船長Aが、右舷前方のB船を双眼鏡で確認し、単独で航行している漁船であると思い、B船の方位が左方に変化しているため、B船の船尾後方を航行することとし、B船の船尾方に針路を向けたため、A船とB船のえい航索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"> ・ 他船の状況を確実に見極めてから避航動作を行うこと。