

# 船舶事故調査報告書

平成26年6月5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

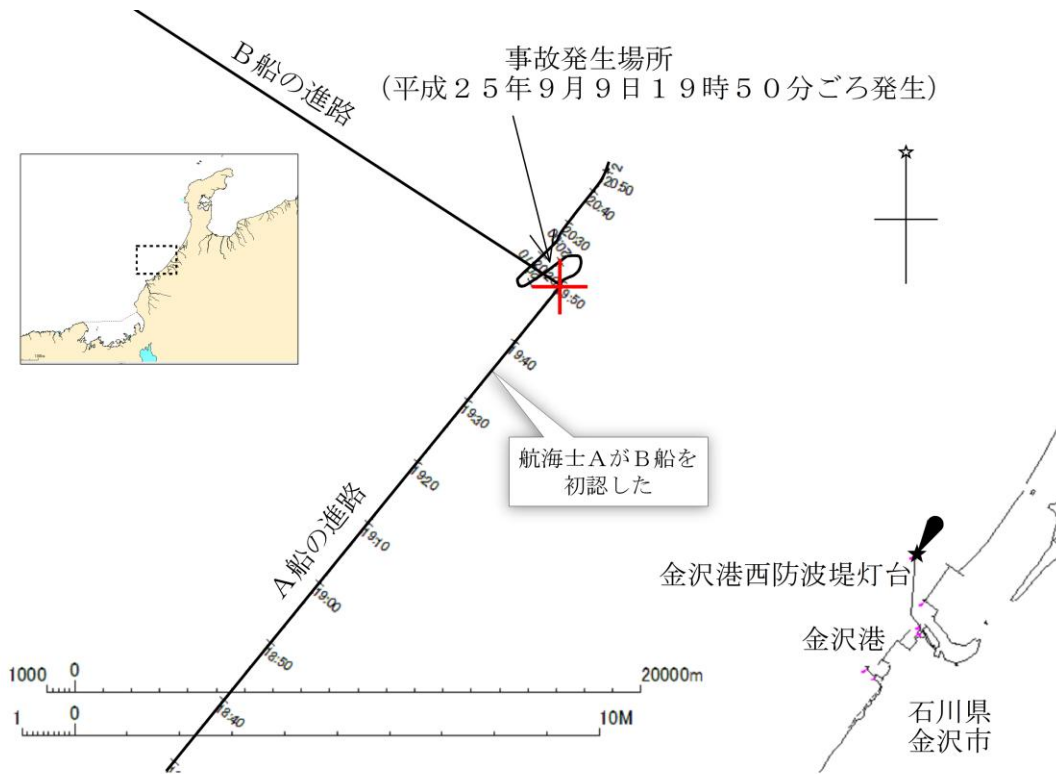
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年9月9日 19時50分ごろ
発生場所	石川県金沢港北西方沖 石川県金沢市所在の金沢港西防波堤灯台から真方位307° 8.7海里（M）付近 （概位 北緯36° 43.8′ 東経136° 27.6′）
事故調査の経過	平成25年9月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 <sup>レッドサン</sup> RED SUN（カンボジア王国籍）、1,275トン 8519502（IMO番号）、NEW SUN SHIPPING CO., LTD 73.23m×11.50m×6.45m、鋼 ディーゼル機関、942kW、1985年10月 B 漁船 <sup>第十八長生丸</sup> 第十八長生丸、19トン IK2-5505（漁船登録番号）、有限会社村田漁業 18.00m（Lr）×4.39m×1.98m、FRP ディーゼル機関、669kW、平成6年8月29日 第210479号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 50歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年7月18日 （2016年12月31日まで有効） 航海士A（バングラデシュ人民共和国籍） 男性 27歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年6月21日 （2018年2月19日まで有効） B 船長B 男性 42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9月5日 免許証交付日 平成24年8月14日 （平成29年9月4日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷側後部に凹損及び擦過傷 B 船首部に破口及び亀裂</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A、航海士Aほか8人が乗り組み、航海士Aが単独で操船に当たり、約042°（真方位、以下同じ。）の針路及び約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、自動操舵で航行中、左舷船首方約3Mの所に4隻の漁船が南東進していることをレーダー画面で初認するとともに、目視でも認めた。</p> <p>航海士Aは、B船以外の漁船が十分に距離を隔てて通過できる状況だったので、B船の動静に注意を払い、B船がいずれA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船が左舷船首方間近になったので、小型トーチでB船を照らし、手動操舵に切り替えて右舵一杯とした直後、平成25年9月9日19時50分ごろ、金沢港西防波堤灯台から307° 8.7M付近において、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、自室で休息していたところ、大きな衝撃音及び小さな振動を感じ、直ちに昇橋して衝突したことを知って操船指揮に当たり、機関を減速して反転後、海上保安部の指示によって付近の海域に止まり、A船の損傷状況及びB船の安否を確かめた。</p> <p>航海士Aは、昇橋した船長Aの指示を受け、A船の状況確認等に当たった。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、約124°の針路で自動操舵とし、約10knの速力で金沢港に向けて航行中、船橋当直中の船長が操舵室後方の長椅子に横になってテレビ番組を視聴していたが、起き上がり、レーダー画面で右舷船首方にA船の映像を認め、目視でA船の灯火を見たものの、十分な距離を隔てて通過できるものと思い、再び番組に見入っていた。</p> <p>船長Bは、操舵室右舷側のドアをたたく音により、椅子から立ち上がり、機関長が指し示す右舷船首方の間近にA船が迫っていることに気付き、慌てて主機の操縦ハンドルを全速力後進とし、後進に切り替わった直後、船首部がA船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、機関長に船内の浸水状況の確認を指示し、駆けつけた僚船の助言により、海上保安部に通報した後、自力で金沢港に帰った。 （付図1 両船の推定航行経路図、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 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期、波高 約1.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、肥料約1,500tを積載し、喫水が船首約3.6m、船尾約5.0mであり、法定灯火を表示していた。</p> <p>A船は、航海士Aが16時00分から20時00分まで単独の船橋当直に就き、レーダーの距離レンジを6M、コースアップで8Mまで</p>

	<p>映るオフセンターとしていた。</p> <p>A船では、船橋当直者が汽笛を使用する際、当直機関士に依頼してエアーを供給してもらう必要があり、依頼から使用可能な状態になるまでに約2分間を要していた。</p> <p>A船では、持ち運び式の発光信号機を操舵室前の操舵スタンド下部に置いた箱に入れ、保管していた。</p> <p>B船は、喫水が船首約1.30m、船尾約2.92mであり、航行中は昼夜にかかわらず、法定灯火を表示していた。</p> <p>B船は、船長B以外の乗組員4人が、船首甲板であまえばなどの漁獲物180箱の選別、洗浄及び箱詰め作業を行っており、速力を全速力前進よりもやや落として航行していた。</p> <p>船長Bは、ふだんから船橋当直中にテレビ番組を視聴しており、本事故当時、17時30分ごろに漁場を発進した後、18時00分ごろテレビをつけ、ニュース番組に続いて娯楽番組に見入っていた。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、金沢港北西方沖を北東進中、航海士Aが、左舷船首方に認めたB船がいずれA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、金沢港北西方沖を南東進中、船長Bが、A船とは十分な距離を隔てて通過できると思い、テレビ番組を視聴していたことから、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、金沢港北西方沖において、A船が北東進中、B船が南東進中、航海士Aが、左舷船首方に認めたB船がいずれA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、A船とは十分な距離を隔てて通過できるものと思い、テレビ番組を視聴していたため、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>・船橋当直に当たる者は、保持船であっても、避航船と間近に接近し、避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合は、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。</li> <li>・音響信号及び発光信号は、必要な際には直ちに使用が可能な状態としておくこと。</li> <li>・船橋当直中は、テレビ番組の視聴を避け、周囲の見張りに専念すること。</li> </ul>

付図1 両船の推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 時:分:秒	北緯 (°-'-")	東経 (°-'-")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
19:30:13	036-41-31.2	136-25-21.1	041	039	9.0
19:31:13	036-41-38.2	136-25-28.1	041	039	8.9
19:32:23	036-41-46.3	136-25-36.2	042	040	8.9
19:34:03	036-41-57.7	136-25-47.9	041	039	8.9
19:35:03	036-42-04.6	136-25-54.8	042	039	8.9
19:36:04	036-42-11.8	136-26-02.0	042	039	8.9
19:37:04	036-42-18.7	136-26-08.8	042	039	8.8
19:38:04	036-42-25.6	136-26-15.7	041	039	8.8
19:39:04	036-42-32.5	136-26-22.6	042	039	8.9
19:40:04	036-42-39.5	136-26-29.5	042	039	8.9
19:41:04	036-42-46.4	136-26-36.3	042	038	8.9
19:42:04	036-42-53.5	136-26-43.1	041	038	8.9
19:43:04	036-43-00.4	136-26-49.9	041	038	8.8
19:44:03	036-43-07.1	136-26-56.5	042	038	8.8
19:45:03	036-43-14.1	136-27-03.3	042	038	8.8
19:46:04	036-43-21.1	136-27-10.1	042	038	8.8
19:47:04	036-43-28.0	136-27-16.8	042	038	8.8
19:48:04	036-43-35.0	136-27-23.5	041	038	8.8
19:48:43	036-43-39.5	136-27-28.0	041	038	8.7
19:49:43	036-43-46.6	136-27-34.6	042	039	8.7
19:50:03	036-43-48.8	136-27-36.8	055	037	8.6
19:50:27	036-43-51.1	136-27-39.7	078	064	7.6
19:51:03	036-43-52.4	136-27-45.0	070	074	7.5
19:51:30	036-43-53.5	136-27-49.1	059	061	7.6
19:52:13	036-43-56.5	136-27-54.8	047	052	7.9
19:52:30	036-43-58.0	136-27-57.1	042	044	7.8
19:53:03	036-44-01.1	136-28-00.2	032	034	7.1
19:53:30	036-44-04.0	136-28-02.1	020	023	6.7
19:54:00	036-44-07.1	136-28-03.3	006	009	6.3
19:54:31	036-44-10.2	136-28-03.4	350	354	6.1
19:55:03	036-44-13.3	136-28-02.5	335	338	6.0