

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2月25日 09時47分ごろ
発生場所	長崎県長崎市大墓島 ^{おおひま} 西方沖 大墓島大瀬灯台から真方位274°4,000m付近 （概位 北緯32°52.8′ 東経129°30.1′）
事故調査の経過	平成25年2月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 SHUN TAÏ NO.6（カンボジア王国籍）、1,467トン 8921729（IMO番号）、RUN DA SHIPPING CO.,LTD 70.37m（Lr）×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1990年（建造） B 漁船 敏丸 ^{とし丸} 、8.5トン NS2-13927（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×3.29m×1.01m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成3年12月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 37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 2012年12月21日 （2014年12月31日まで有効） B 船長B 男性 56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 昭和63年8月25日 免許証交付日 平成20年4月21日 （平成25年8月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部が圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか9人（中華人民共和国籍）が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直に就き、6海里（M）レンジとしたレーダーを作動させ、大墓島西方沖を長崎市長崎港に向けて針路約150°（真方

	<p>位、以下同じ。)、速力(対地速力、以下同じ。)約9ノット(kn)で自動操舵により、航行していた。</p> <p>船長Aは、衝突の約10分前、左舷前方にB船を視認し、レーダーで距離を測定したところ約4Mであり、その後、操舵室左舷ウイングに移動してB船を見ていた。</p> <p>船長Aは、両船が互いに進路を横切る関係にあり、A船がB船を左舷側に見ていたことから、B船がA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>船長Aは、B船との距離が約0.5Mとなった頃、衝突の危険を感じ、減速しながら、右舵一杯を取ったが、平成25年2月25日09時47分ごろ、大墓島西方沖において、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船が左舷舷側に再び衝突することのないように左舵一杯を取った後、B船を見たところ、航行を続けて遠ざかりつつあったことから、大きな損傷はないものと思い、A船の衝突箇所を確認して総代理店及び会社へ本事故の発生を報告し、長崎港に向けて航行を続けた。</p> <p>A船は、長崎港に入港後、海上保安部の調査を受けて左舷船首外板の擦過傷が発見された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、1.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、大墓島西方沖を約15knの速力で自動操舵により、西北西進した。</p> <p>船長Bは、衝突の約20分前に操舵室を離れて後部甲板に行き、翌日の操業に備えて餌の解凍作業をしていたが、時々、接近する船舶がないか前方を確認した。</p> <p>船長Bは、解凍作業を終えて操舵室の出入口にある蛇口で手を洗い、タオルで手を拭いていたところ、両船が衝突し、衝突により、意識を失った。</p> <p>船長Bは、A船に気付いていなかった。</p> <p>船長Bは、意識が戻ったとき、操舵室の出入口に倒れており、操舵室内のレーダー映像が見え、B船は、島に向けて航行中であり、距離が約1Mであることが分かった。</p> <p>船長Bは、何とか針路を変えることができないかと思ったが、手足がまひして動けない状態であり、B船は、11時18分ごろ長崎県西海市平島の東岸の岩場に衝突した。</p> <p>船長Bは、岩場への衝突事故を目撃した地元住民が漁業協同組合へ連絡して救助され、平島の診療所で応急処置を受けた後、ドクターヘリで病院へ搬送されて頸椎骨折と診断された。</p> <p>(付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好

	海象：海上 平穩
その他の事項	<p>船長Aは、B船の操舵室が無人とは予想もしなかったことから、汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>A船は、針路が変化せずにB船と衝突した。</p> <p>B船は、平島の東岸で発見されたとき、機関が運転され、クラッチレバーが前進の位置にあり、岩場に圧着した状態であった。</p> <p>B船は、漁業協同組合職員が操船し、船長Bを乗せて西海市平島漁港に入港した。</p> <p>B船のレーダー画面の高さは、操舵室の床面から約50～60cmであった。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大墓島西方沖を南南東進中、船長Aが、B船が左舷方から前路を横切る態勢で接近していることを認めた際、B船がA船を避けるものと思い、衝突直前まで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、大墓島西方沖を西北西進中、船長Bが、後部甲板で餌の解凍作業を行おうとして操舵室を離れ、見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、汽笛を鳴らしていれば、B船がA船に気付き、衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大墓島西方沖において、A船が南南東進中、B船が西北西進中、船長Aが衝突直前まで針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが見張りを適切に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>
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"> ・航行中は見張りに専念すること。 ・避航船が避けずに接近する場合は、海上衝突予防法の航法規定に基づいて衝突を避ける動作をとること。 ・他の船舶が衝突を避けるための十分な動作をとっていない場合は、急速に短音を5回以上鳴らすことにより汽笛信号（警告信号）を行うこと。

付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)

平成 2 5 年 2 月 2 5 日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
09:44:54	32-53-04.1	129-29-53.6	150	150.5	9.1
09:45:33	32-52-58.9	129-29-57.2	150	148.9	9.2
09:45:43	32-52-57.5	129-29-58.2	149	149.9	9.1
09:46:33	32-52-51.0	129-30-02.8	149	149.2	9.1
09:46:53	32-52-48.4	129-30-04.7	149	149.3	9.1
09:48:14	32-52-37.8	129-30-12.4	149	148.5	9.2
09:48:33	32-52-35.3	129-30-14.2	149	148.8	9.2
09:48:53	32-52-32.6	129-30-16.1	149	147.5	9.9
09:50:23	32-52-20.9	129-30-24.5	149	149.5	9.1