

船舶事故調査報告書

平成26年7月3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12月24日 11時20分ごろ
発生場所	山口県下関市蓋井島西方沖 福岡県北九州市若松区所在の妙見埼灯台から真方位331°10.6海里（M）付近 （概位 北緯34°05.5′ 東経130°34.8′）
事故調査の経過	平成25年12月25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 ケミカルタンカー ^{エース サンブ} ACE SAMBU（大韓民国籍）、1,688トン 9102356（IMO番号）、SAMBU SHIPPING CO., LTD 84.70m×12.80m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、1994年3月（建造年月） B 漁船 ^{たいこう} 泰幸丸、4.2トン FO3-31541（漁船登録番号）、個人所有 11.16m（Lr）×2.62m×1.05m、FRP ディーゼル機関、147.10kW、昭和63年5月12日 第290-57174号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 59歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2012年10月2日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 76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59年6月14日 免許証交付日 平成21年4月22日 （平成26年6月13日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首右舷外板に擦過傷 B 船首及び船首部左舷上縁材が破損、錨及び錨台が破損、船首マストが曲損

事故の経過

A船は、船長Aほか13人が乗り組み、約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で大韓民国の麗水港に向け、蓋井島西方沖を西進していた。

船長Aは、平成25年12月24日11時03分ごろ昼食を終えて昇橋した際、当直の三等航海士が汽笛を鳴らしていたので、理由を尋ねたところ、約3M前方に漁船が5隻以上見えるので、早めに汽笛で知らせているとの報告を受け、操船指揮を執ることとした。

船長Aは、3Mレンジにしたレーダー画面及び周囲を見たところ、右舷側からA船に向かって来る1隻の漁船に気付いたが、約1.5Mの距離で停止したように見えたので、危険はないと思い、当直のクォーターマスター(甲板手)に用事を言い付けて降橋させ、船橋前部右舷側でコーヒーを作り、船橋中央よりやや左舷側のレーダー付近に移動した。

船長Aは、2、3口コーヒーを飲んだとき、船首右舷側に漁船が迫っていることに気が付き、チャートテーブル(海図台)付近にいた三等航海士に舵輪を持ち、ハードポート(左舵一杯)を取れと指示した。

三等航海士は、直ちに左舵を取ったが、11時20分ごろ、蓋井島西方沖において、A船は漁船と衝突した。

船長Aは、衝突後、停止せずに西進を続け、三等航海士、一等航海士等の乗組員を衝突箇所の調査に行かせ、大韓民国の会社に電話をしたが、つながらなかった。

船長Aは、その後、会社と電話がつながり、担当者から日本の海上保安部に連絡するように指示されたので、VHF無線で連絡しようとしたところ、海上保安部からB船との衝突事故の問合せがあり、漁船と衝突したことを回答し、衝突した漁船がB船であることを知り、海上保安部からの指示に従い、A船は、下関市六連島沖に停泊した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、蓋井島灯台から北北西約9M沖付近でたい延べ縄漁を行った後、10時50分ごろ、福岡県宗像市鐘崎漁港かねざきに帰るため、自動操舵とし、約8.0knの速力で宗像市地ノ島に向けて航行した。

船長Bは、レーダーを1.5Mレンジにしており、レーダーの画面で前方に船がないことを確認後、目視で約3M前方に東方からの横切り船を見たが、B船の正面に近い位置であったので、今までの経験から、衝突する危険はないと思い、操舵室を出て船首倉庫の後ろにある深さ約80cmの魚倉に入り、魚を氷の入った箱に入れる作業を行った。

船長Bは、11時20分ごろ、腰をかが屈めて魚倉の中に箱詰めにした魚を収納していたところ、突如、衝撃を感じ、大腿部たいが魚倉の倉口の縁ふちに当たった。

	<p>船長Bは、衝突したと思い、すぐに魚倉から出て操舵室に行き、B船を停止させて船首の損傷状況を調べ、船内に浸水していないことを確認し、通常の速力で航行できると思い、A船が停船せずに西進して行ったので、鐘崎漁港に向けて約8.0knの速力で航行しながら、漁業協同組合及び海上保安部に連絡した。</p> <p>B船は、13時10分ごろ鐘崎漁港に帰った。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期(北九州市八幡)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、船長になって初めての衝突事故で気が動転し、会社と連絡を取ることしか考えられず、西進を続けた。</p> <p>B船は、風除け及び雨除けのため、操舵室前の魚倉の上を覆うシートが張られており、船長Bがシートの中にいるとき、見張りはできなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣は着用していなかった。</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、蓋井島西方沖を西進中、船長Aが、船首右舷側にB船が接近して気付いたことから、左舵一杯を指示したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、蓋井島西方沖を南南西進中、船長Bが、シートで覆われた魚倉で作業を行っていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、蓋井島西方沖において、A船が西進中、B船が南南西進中、船長Aが船首右舷側にB船が接近して気づき、また、船長Bがシートで覆われた魚倉で作業を行っていたため、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>
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、適切な見張りを行うこと。 ・レーダーは、適切なレンジで使用するようにし、衝突予防に活用すること。 ・操舵室を離れて作業を行わなければならない場合でも、見張りを適切に行い、また、風雨除けのシートで甲板上を覆う場合は、透明シートを使用するなどし、周囲が見えるようにしておくこと。

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成25年12月24日

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
11:10:10	10.5	34-05-29.3	130-36-51.7	269	274
11:13:10	10.6	34-05-28.6	130-36-13.5	268	275
11:15:40	10.6	34-05-28.3	130-35-41.4	270	275
11:17:20	10.5	34-05-28.0	130-35-19.8	269	275
11:18:10	10.6	34-05-28.0	130-35-09.4	269	274
11:19:30	10.5	34-05-27.8	130-34-52.0	269	275
11:20:51	10.6	34-05-27.6	130-34-34.9	269	275
11:21:20	10.5	34-05-27.7	130-34-28.7	269	260
11:22:00	9.3	34-05-25.8	130-34-21.2	248	248
11:22:30	8.4	34-05-23.8	130-34-16.4	244	252
11:23:39	7.0	34-05-20.8	130-34-06.8	254	266
11:24:20	7.1	34-05-20.0	130-34-01.0	263	278
11:25:30	8.8	34-05-20.6	130-33-49.5	274	278
11:26:00	9.4	34-05-20.7	130-33-44.0	272	276
11:28:20	10.7	34-05-20.8	130-33-14.5	268	273

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。