

船舶事故等調査報告書

平成25年12月19日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第91号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年6月14日 02時55分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島北西方沖 壱岐市所在の手長島灯台から真方位320°5.4海里付近 (概位 北緯33°54.1′ 東経129°35.3′)
事故等調査の経過	平成25年7月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 貨物船 ^{シーシェル} C C L NINGBO (キプロス共和国籍)、7,464トン 9498688 (IMO番号)、MS "RED IBERIA" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG B 漁船 ^{しょうえい} 正栄丸、3.7トン NS3-73121 (漁船登録番号)、個人所有
乗組員等に関する情報	A 二等航海士A (ウクライナ籍)、免状不詳 B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央外板に擦過傷 B 船首部を圧壊
事故等の経過	A船は、船長A及び二等航海士Aほか9人が乗り組み、平成25年6月14日00時ごろ、中華人民共和国上海港に向けて壱岐島北西方沖の国際海峡内を法定灯火を表示し、約13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進していた。 二等航海士Aは、単独で船橋当直に当たり、視程が約750m以下の視界制限状態の中、ARPA機能付きレーダー2台を作動させ、双眼鏡を使って見張りを行いながら航行を続け、対馬海峡東水道を通過した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、02時30分ごろ僚船と行っていた甲いか釣りの漁場を離れ、法定灯火を表示し、レーダーを装備していなかったため、視程が500mから1,000mの範囲で変化する中、目視で見張りを行いながら、GPSプロッターを利用し、約6.5knの速力で南進した。 船長Bは、左方から汽笛の音が聞こえたような気がして機関を中立とし、操舵室の天窓から頭を出して周囲を見渡したところ、視程が約50mまで狭まっていたが、他船を確認できなかったため、機関を前進として南進を再開したとき、02時55分ごろ、壱岐島北西方沖に

	<p>において、B船の船首とA船の右舷中央部外板が衝突した。</p> <p>船長Bは、壱岐市勝本漁港に帰り、漁師仲間に衝突について、話したところ、海上保安庁に連絡するように言われたので、通報した。</p> <p>船長A及び二等航海士Aは、衝突に気付かず航行を続けて上海に入港し、日本の総代理店経由で海上保安庁から衝突の有無について、問合せがあり、後日、阪神港神戸区に入港した際、海上保安庁による船体検査で擦過痕が確認された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 北、風力 2、視程 約50m</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>A船は、中華人民共和国及び日本の港を結ぶ定期コンテナ船であった。</p> <p>二等航海士Aは、主及び副レーダーをノースアップで使用していた。</p> <p>二等航海士Aは、電気フォーンで自動の霧中信号を吹鳴していた。</p> <p>船長Bは、強度の難聴であった。</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 あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界制限状態となった壱岐島北西方沖を南西進中、二等航海士Aが、レーダー2台を使用していたものの、B船に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船が、レーダーの調整を適切に行っていれば、B船を事前に探知することができた可能性があると考えられるが、レーダーの調整状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった壱岐島北西方沖を南進中、船長Bが、霧中信号を聞いた後、機関を中立として周囲を見渡したものの、他船を確認できず、航行を再開したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、霧で視界制限状態となった壱岐島北西方沖において、A船が南西進中、B船が南進中、二等航海士Aが、レーダー2台を使用していたものの、B船に気付かず、また、船長Bが、霧中信号を聞いた後、機関を中立として周囲を見渡したものの、他船を確認できず、航行を再開したため、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"> ・レーダーの各調整を適切に行うこと。 ・視界制限状態となった場合、その状況に適した安全な速力とすること。

	・当直者は、難聴の場合、補聴器などを使用すること。
--	---------------------------