

船舶事故調査報告書

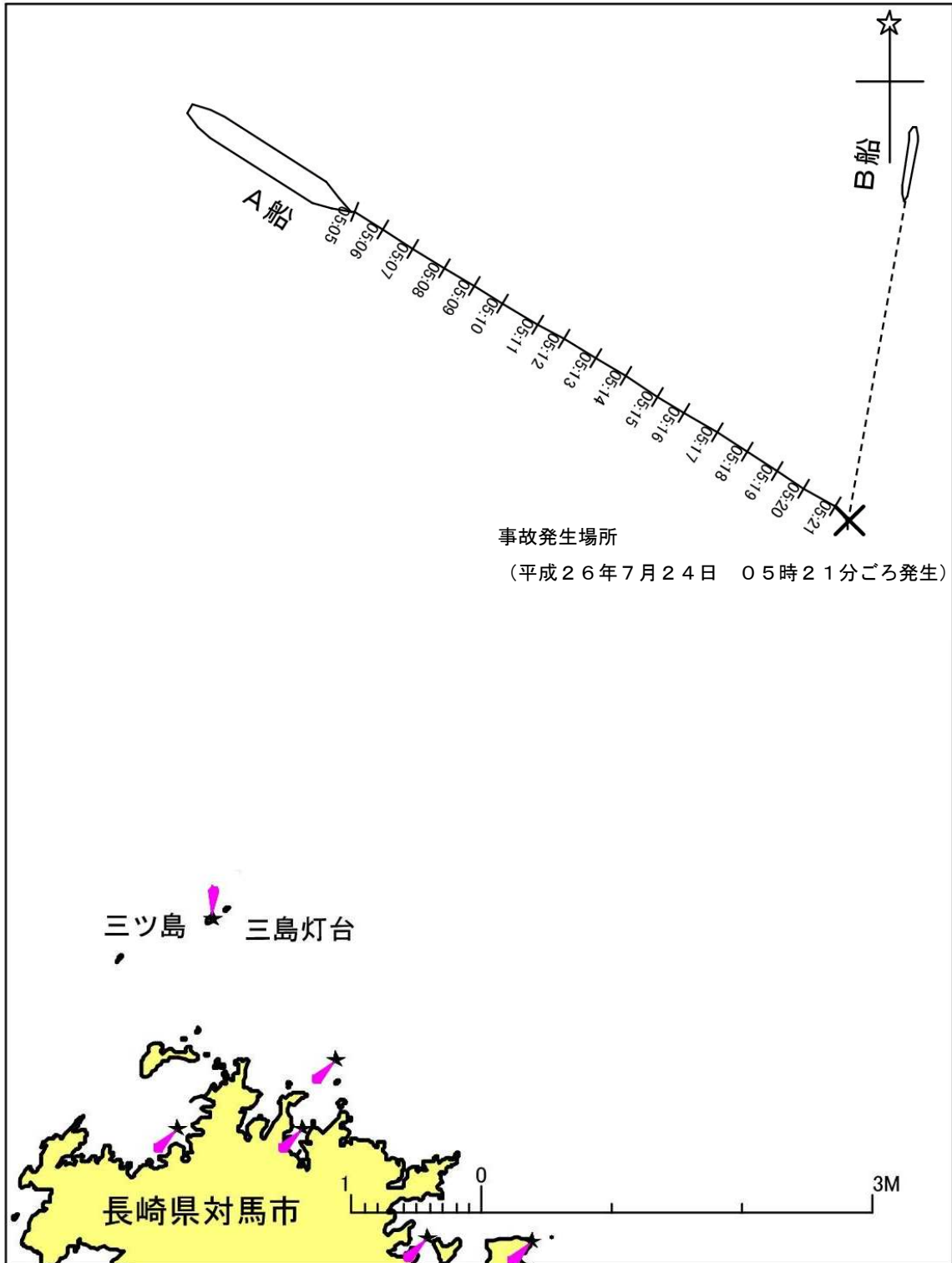
平成27年11月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年7月24日 05時21分ごろ
発生場所	長崎県対馬市三ツ島北東方沖 <small>みつしま</small> 三島灯台から真方位058° 5.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 46.46′ 東経129° 32.54′）
事故調査の経過	平成26年7月24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 コンテナ船 <small>ボ-ハイ スター</small> BOHAI STAR（大韓民国籍）、7,409トン 9224362（IMO番号）、NAM SUNG SHIPPING CO.,LTD 127.937m×20.00m×10.70m、鋼 ディーゼル機関、5,600kW、2000年10月 B 漁船 <small>かいほう</small> 第十八海宝丸、18トン NS2-16956（漁船登録番号）、個人所有 17.23m（Lr）×3.91m×1.64m、FRP ディーゼル機関、610kW、平成1年2月3日 第290-45131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 53歳 一級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2010年5月13日 （2015年5月12日まで有効） 航海士A（大韓民国籍） 男性 48歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2012年11月1日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 64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49年10月25日 免許証交付日 平成22年3月16日 （平成27年5月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷後部外板に擦過傷

	<p>B 右舷船尾部が破損、機関、航海計器及びいか釣り機等に濡損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び航海士Aほか13人が乗り組み、2014年7月24日02時40分ごろ、福岡県福岡市博多港に向けて大韓民国釜山港を出港した。</p> <p>航海士Aは、甲板手と共に航海当直に当たり、自動操舵で針路を124°（真方位、以下同じ。）に設定し、約17.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で対馬北東方沖を航行していたところ、05時10分ごろ、左舷前方約3Mの所にB船を認めたが、A船が保持船なのでB船が避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>航海士Aは、B船が進路、速力を変えずに接近してくるので、汽笛を鳴らし、昼間信号灯を照射して注意を喚起したが、B船が至近になって衝突の危険を感じ、甲板手に手動操舵に切り替えて右舵一杯を指示して右回頭中、05時21分ごろ、三ツ島北東方沖において、A船の左舷後部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員2人が乗り組み、いか一本釣り漁を行った後、04時00分ごろ、対馬市比田勝港に向けて三ツ島北東方沖15M付近の漁場を出発した。</p> <p>船長Bは、操舵室で板状の台に腰を掛けて操船に当たり、レーダーを1台は12Mレンジ、1台は3Mレンジで使用し、自動操舵で針路を190°に設定し、約10knの速力で航行していたところ、レーダーにより右舷正横後方約5Mの所にA船を認めた。</p> <p>船長Bは、レーダー画面の航跡の方向からA船と衝突する危険はないと思い、以後、A船に対する見張りを行わずに南進中、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが衝撃で衝突に気付いて機関を中立にしたが、しばらくA船に接触した状態で並走し、徐々に左舷側に傾き、転覆した。</p> <p>船長B及びB船の甲板員2人は、転覆したB船の船底に上がっていたところを僚船に救助され、B船は、転覆した状態で僚船にえい航され、比田勝港に帰った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、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 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p> <p>日出時刻：05時25分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、レーダーでA船を認めた後、衝突するまで右舷方から接近するA船に気付かなかった。</p> <p>B船は、AIS受信機を持っており、そのデータからレーダー画面の船の映像に船名、針路などが表示される。</p> <p>船長B及びB船の甲板員2人は、救命胴衣を着用する時間がなかつ</p>

	た。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、三ツ島北東方沖を南東進中、航海士 A が、左舷前方から B 船が接近してきたが、B 船が避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、B 船が至近になって衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴し、昼間信号灯を照射した後、右舵一杯を取って右回頭中、B 船と衝突したものと考えられる。 B 船は、三ツ島北東方沖を南進中、船長 B が、レーダーで A 船を右舷正横後方約 5 M の所に認めたが、衝突する危険はないと思い、その後、見張りを行っていなかったことから、A 船が至近に接近していることに気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、三ツ島北東方沖において、A 船が南東進中、B 船が南進中、航海士 A が、左舷前方から接近する B 船が避けるものと思い、針路を保持して航行し、また、船長 B が、A 船をレーダーで認めたが、衝突する危険はないと思い、見張りを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。
参考	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。 ・航行中は、レーダーなどを活用して見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



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)
05:04:57	34-48-52.4	129-27-55.4	125	115	15.9
05:05:01	34-48-51.8	129-27-56.8	126	117	15.9
05:06:00	34-48-43.6	129-28-12.4	125	122	16.0
05:07:01	34-48-35.1	129-28-29.0	125	121	16.2
05:08:06	34-48-25.8	129-28-47.6	124	120	16.2
05:09:00	34-48-17.9	129-29-03.7	124	120	16.2
05:10:00	34-48-10.0	129-29-19.7	124	120	16.2
05:11:06	34-48-00.5	129-29-38.8	124	121	16.2
05:12:00	34-47-53.3	129-29-53.5	124	120	16.3
05:13:00	34-47-44.6	129-30-11.4	124	120	16.3
05:14:02	34-47-36.4	129-30-28.1	124	121	16.3
05:15:06	34-47-27.2	129-30-46.3	124	121	16.2
05:16:00	34-47-19.6	129-31-01.2	124	121	16.3
05:17:00	34-47-10.6	129-31-19.3	124	121	16.3
05:18:00	34-47-01.9	129-31-36.2	125	122	16.3
05:19:00	34-46-53.2	129-31-52.6	124	123	16.3
05:20:01	34-46-44.9	129-32-08.1	123	122	16.2
05:21:01	34-46-36.2	129-32-25.1	141	123	16.2
05:21:10	34-46-34.3	129-32-28.2	154	128	15.9
05:21:20	34-46-32.2	129-32-30.4	168	134	15.5
05:21:30	34-46-30.7	129-32-31.4	182	144	14.6
05:21:40	34-46-27.7	129-32-32.6	195	158	13.4
05:21:50	34-46-26.0	129-32-32.7	205	168	12.7
05:22:00	34-46-24.1	129-32-32.4	216	181	11.8

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。