

船舶事故調査報告書

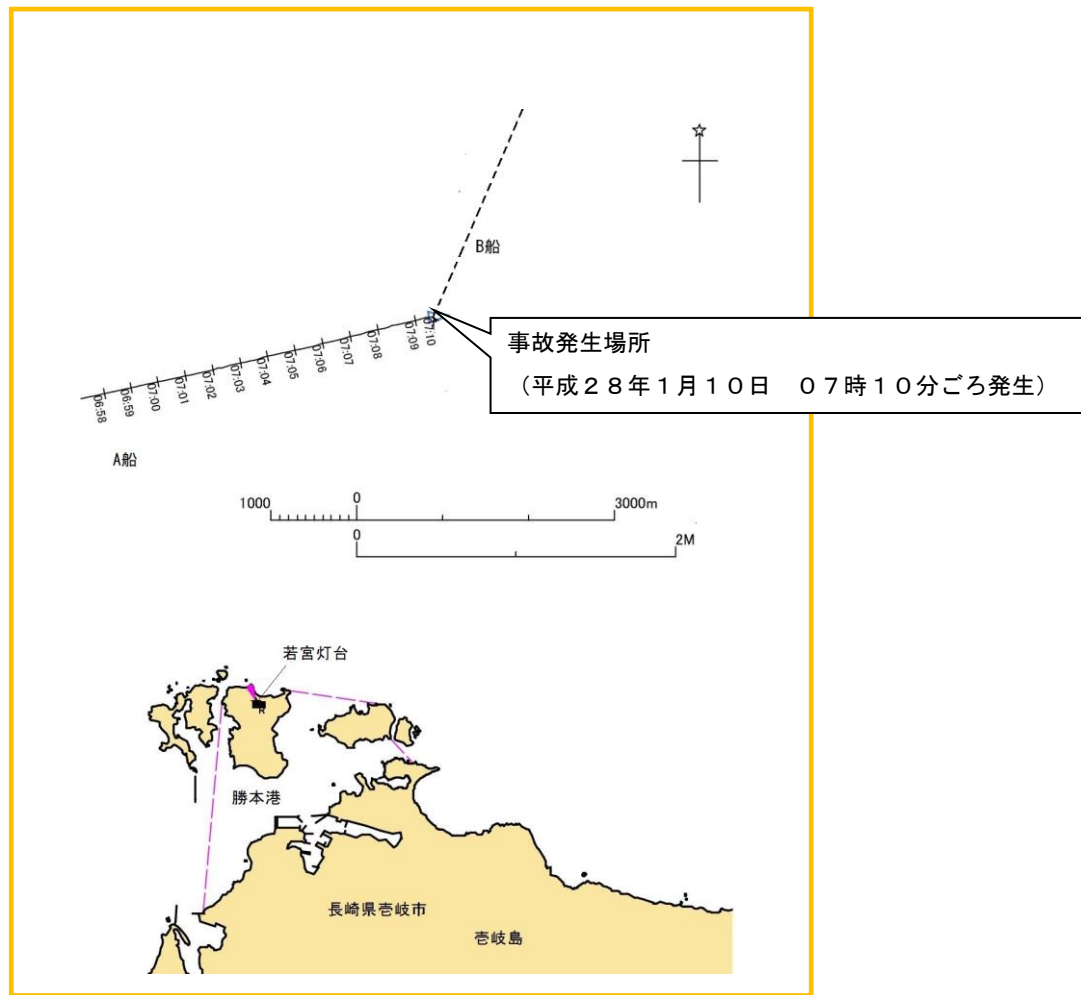
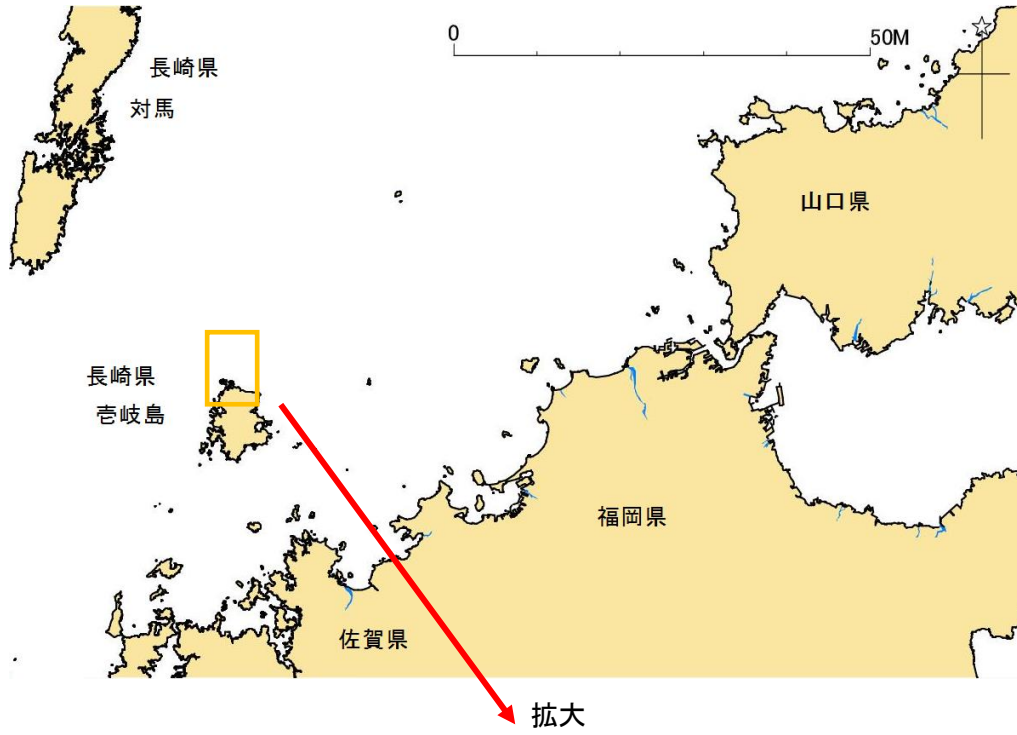
平成28年10月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成28年1月10日 07時10分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島北方沖 若宮灯台から真方位025° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 54.6′ 東経129° 42.6′）
事故の概要	LPGタンカーQEM STARは、東進中、また、漁船金比羅丸は、南西進中、両船が衝突した。 QEM STARは、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、金比羅丸は、船首部を大破した。
事故調査の経過	平成28年1月12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 LPGタンカー QEM STAR（パナマ共和国籍）、3,411トン 9216793（IMO番号）、CORAL CANAL, S.A. 95.30m×16.50m×7.25m、鋼 ディーゼル機関、2,650kW、2000年4月10日（建造） B 漁船 金比羅丸、19トン NS2-15584（漁船登録番号）、個人所有 18.93m（Lr）×3.74m×1.79m、FRP ディーゼル機関、573.69kW、昭和58年10月26日 第290-45120号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 41歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2014年4月28日 （2016年12月31日まで有効） 航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 55歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2015年10月12日 （2020年6月26日まで有効） B 船長B 男性 41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6年6月9日 免許証交付日 平成25年11月14日 (平成31年6月8日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部を大破
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：07時27分
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか14人（フィリピン共和国籍9人、インドネシア共和国籍5人）が乗り組み、塩化ビニル約3,007tを積載し、平成28年1月8日09時54分ごろ、兵庫県東播磨港に向けて中華人民共和国上海港を出港した。</p> <p>航海士Aは、10日04時ごろから操舵手と共に船橋当直に当たり、法定灯火を表示し、自動操舵で針路052°（真方位、以下同じ。）及び約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、壱岐島北方沖を航行していたところ、左舷前方に漁船群を認めたので、06時50分ごろ針路を075°とした。</p> <p>航海士Aは、07時00分ごろ左舷船首35°1M付近に接近するB船ほか2隻の漁船を初認した。</p> <p>航海士Aは、左舷方から接近する2隻が止まったので、接近を続けるB船も航法に従ってA船の船尾方を通過するものと思っていたところ、B船との距離が約50mとなり、エアホーンで長音1回を吹鳴した。</p> <p>A船は、航海士Aが、接近を続けるB船を避けようとして、操舵手に右舵一杯を指示したものの、A船の左舷船首部とB船船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aから報告を受けて直ちに昇橋し、操船指揮をとってUターンしてB船のところに戻った後、衝突時刻が07時10分ごろであること、及び衝突場所が若宮灯台から025°2.7M付近であることを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、9日15時30分ごろ壱岐島の勝本港を出港し、同島の北方約20Mの漁場で操業後、法定灯火を表示して帰途についた。</p> <p>船長Bは、単独で操船に当たり、約9knの速力で南西進していたところ、左舷方から西進する数十隻の漁船（以下「漁船群」という。）を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室の左舷側に立って、B船に向かってくる漁船群に注意を向けて航行を続けていたところ、その船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p>

	<p>船長Bは、衝突時刻及び衝突場所を確認した後、海上保安庁及び所属する漁業協同組合に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、僚船にえい航されて勝本港に帰港した。</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)、写真1 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、一等航海士の職務経験が約6年間あり、A船には2015年8月から乗船していた。</p> <p>航海士Aは、接近するB船を左舷前方に認めたとき、B船がA船の進路を避ける立場にあるので、B船がA船の船尾方を通過するものと思っていた。</p> <p>船長Bは、19歳の頃から操業の経験があり、B船には平成18年ごろから船長として乗船していた。</p> <p>船長Bは、レーダーを0.5Mレンジのノースアップ表示で作動させていたものの、レーダー画面を見ていなかった。</p> <p>B船のもう1人の乗組員は、本事故発生時、船室で休んでいた。</p>
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	<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、壱岐島北方沖において、東進中、航海士Aが、左舷方から接近するB船を認めた際、B船がA船の船尾方を通過するものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、壱岐島北方沖において、南西進中、船長Bが、左舷方から向かってくる漁船群に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷側から接近するA船に気付かずに航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、壱岐島北方沖において、A船が東進中、B船が南西進中、航海士Aが、左舷方から接近するB船を認めた際、B船がA船の船尾方を通過するものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、左舷方から向かってくる漁船群に注意を向け、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、常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAISデータ(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
06:57:02	33-54-03.7	129-39-50.9	79.1	074	10.5
06:58:02	33-54-05.9	129-40-03.2	78.6	075	10.5
06:59:01	33-54-08.2	129-40-15.1	76.3	075	10.4
07:00:01	33-54-10.5	129-40-27.4	78.5	075	10.5
07:01:01	33-54-12.8	129-40-39.7	76.8	075	10.6
07:02:01	33-54-15.0	129-40-52.2	76.2	075	10.5
07:03:01	33-54-17.6	129-41-04.7	76.0	075	10.6
07:04:01	33-54-20.0	129-41-17.0	75.7	075	10.6
07:05:01	33-54-22.5	129-41-29.5	76.8	076	10.6
07:06:01	33-54-24.9	129-41-42.0	75.8	074	10.6
07:07:01	33-54-27.5	129-41-54.5	75.9	074	10.7
07:08:01	33-54-30.2	129-42-07.0	75.1	074	10.7
07:09:21	33-54-33.7	129-42-23.9	76.3	075	10.9
07:09:42	33-54-34.7	129-42-28.3	76.3	079	10.7
07:10:01	33-54-35.2	129-42-32.3	81.5	086	10.7
07:10:12	33-54-35.4	129-42-34.6	85.8	087	10.6
07:10:21	33-54-35.4	129-42-36.6	87.7	088	10.8
07:10:31	33-54-35.4	129-42-38.8	89.2	089	10.7
07:10:42	33-54-35.4	129-42-41.2	89.6	089	10.8
07:11:01	33-54-35.3	129-42-45.3	91.5	090	10.9
07:11:12	33-54-35.3	129-42-47.7	90.8	091	10.9
07:11:21	33-54-35.2	129-42-49.7	92.4	092	10.9
07:11:31	33-54-35.1	129-42-51.9	94.2	092	11.0
07:11:42	33-54-34.9	129-42-54.3	95.0	091	11.0
07:12:02	33-54-34.7	129-42-58.5	93.3	093	11.0
07:13:02	33-54-34.6	129-43-11.2	76.9	056	10.0
07:14:02	33-54-41.4	129-43-18.2	15.9	357	8.9
07:15:02	33-54-49.2	129-43-14.7	315.5	293	8.7

※船位は、A船の船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 B船の損傷状況

