

船舶事故調査報告書

令和2年11月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年3月18日 18時04分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島西方沖 二神島灯台から真方位312° 13.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 45.4′ 東経129° 21.1′）
事故の概要	貨物船DAMPIER MARUは、航行中、また、漁船第三十八祐幸丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年4月10日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 DAMPIER MARU（パナマ共和国籍）、106,368トン 9479254（IMO番号）、NEWPORT PIONEER TWO S.A. B 漁船 第三十八祐幸丸、19トン SA2-1959（漁船登録番号）、株式会社祐幸丸 第290-63500号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A（フィリピン共和国籍）、船長免状（パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾端に破損、右舷側ビルジキール欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、波向 南西 日没時刻：18時33分ごろ
事故の経過	A船は、船長ほか19人が乗り組み、航海士A及び操舵手が船橋当直に当たり、レーダー2台、電子海図情報表示装置（ECDIS）及び船舶自動識別装置（AIS）を作動し、自動操舵で国際海峡の対馬海峡東水道を南西進中、B船に気付かず、左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。 本事故当時、航海士Aは、ECDISでの船位の確認やバラスト調整作業を行っており、操舵手は、気象観測作業を行っていたので、両者ともB船に気付かなかった。 B船は、船長B及び甲板員1人が乗り組み、パラシュート型シーアンカーを投入して船首を南西方に向け、装備していたAISを作動しないで漂泊中、船長Bが、北東方約3～4MにA船を認めたが、A船がB船を避けて行くと思い、日没後のいか釣り漁に備え、操舵室から離れて機関室で潤滑油の点検等を行い、甲板員が右舷船尾側の船室で

	<p>休息していたところ、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、自動操舵で南西進中、船橋当直者が、船位の確認作業等を行いながら航行を続けたことから、前路で漂流中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を南西方に向けて漂流中、船長Bが、A船がB船を避けて行くと思い、操舵室を無人として機関室で潤滑油の点検等を行いながら漂流を続けたことから、接近する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、A船が自動操舵で南西進中、B船が船首を南西方に向けて漂流中、A船の船橋当直者が船位の確認作業等を行いながら航行を続け、また、船長Bが、A船がB船を避けて行くと思い、操舵室を無人として機関室で潤滑油の点検等を行いながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・大型船の船橋当直者は、小型の漁船が、レーダーに映らないことやAISを装備していても作動していないことがあるので、レーダーだけでなく目視等により、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・漁船の乗組員は、漂流中、大型船を認めた場合、操舵室を長時間無人とすることなく、適宜、同船の動静を監視すること。 ・AISを装備している漁船は、漂流中であってもAISを作動することが望ましい。