

船舶事故調査報告書

令和4年9月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和3年5月7日 15時37分ごろ
発生場所	山口県下関市蓋井島西方沖 蓋井島港南防波堤灯台から真方位261°3.3海里（M）付近 （概位 北緯34°05.4′ 東経130°43.5′）
事故の概要	貨物船 ^{テリム ジャスミン} TAELIM JASMINEは、西北西進中、また、漁船 ^{あさひ} 第一朝日丸は、南進中、両船が衝突した。 第一朝日丸は、船長が負傷し、船首部外板に凹損等を生じ、また、TAELIM JASMINEは、右舷中央部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月8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 貨物船 TAELIM JASMINE（大韓民国籍）、465トン 8708191（IMO番号）、TAELIM SHIPPING CO., LTD 55.76m（Lr）×8.90m×3.85m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、1987年5月14日 B 漁船 第一朝日丸、6.6トン FO2-6395（漁船登録番号）、個人所有 13.30m（Lr）×2.89m×0.89m、FRP ディーゼル機関、436.15kW、平成7年11月 第290-47093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） 64歳 一級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2021年2月18日 （2026年2月17日まで有効） 航海士（大韓民国籍） 74歳 四級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2017年11月3日 （2022年12月2日まで有効） B 船長B 52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2年10月4日

	免許証交付日 令和2年9月8日 (令和7年10月3日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板に凹損及び破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士ほか8人が乗り組み、貨物(魚類)荷揚げの目的で、令和3年5月7日13時50分ごろ下関市下関港を出港し、大韓民国釜山港^{プサン}に向け、下関市西北西方沖を、針路308°(真方位、以下同じ。)、約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)として、自動操舵で西北西進していた。</p> <p>航海士は、14時00分ごろから甲板員と2人で船橋当直に当たっており、1号レーダーを6Mレンジ、ヘッドアップとして作動させ、主に目視で周囲の見張りを行っていた。</p> <p>航海士は、15時20分ごろ右舷前方約6MにA船の前路を左側へ横切る約10knで航行するB船を認め、15時25分ごろB船との距離が約3Mのとき、B船を目視で確認でき、DCPA(最接近距離)を計測したところ、本船の前方約0.2Mを通過すると予想したので危険を感じなかった。</p> <p>航海士は、15時30分ごろB船との距離が約2Mになったとき、初めて少し危険を感じたが、まだ大丈夫と思い、そのまま航行を続け、15時35分ごろ、A船とB船との距離が約0.2Mになったとき、危険を感じ、警笛を鳴らすとともに左舵を取って衝突を避けようとしたものの、間に合わず、15時37分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃を感じてすぐに昇橋し、主機を減速させて針路をB船に向け、B船の被害状況を確認しようとしてB船に近づき、船長Bにけがの有無や浸水の状況を尋ねたが、船長Bは何も答えなかった。</p> <p>船長Aは、電話で船舶所有者及び代理店に連絡し、海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>A船は、海上保安庁からの指示によりその場で停泊し、間もなく来援した巡視艇の指示により20時30分ごろ下関港第一突堤に着岸した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、02時00分ごろ福岡県北九州市脇田漁港^{わいた}を出港し、蓋井島北北西方沖で漁を行った後、15時00分ごろ漁を終え、帰航を開始し、蓋井島西方沖を、針路178°、約9knの速力として、自動操舵で航行してい</p>

	<p>た。</p> <p>船長Bは、レーダーを6 Mレンジ、ノースアップとして作動させ、航行していたところ、波高約1 mの状況下、左舷前方からの風を受けて操舵室の窓に波しぶきがかかり、操舵室前面の右舷側の旋回窓（以下「本件旋回窓」という。）がうまく回転せず、本件旋回窓からの視界が遮られるのに気付いた。</p> <p>船長Bは、本件旋回窓を修理しようと、本件旋回窓のモータを取り外そうとしていたところ、15時37分ごろ、衝撃を受け、頭と腕を打って意識がもうろうとなったが、しばらくして船首部が壊れていることに気付いた。</p> <p>船長Bは、周りを見渡したところ、A船がこちらに向かってくるのを認め、B船とA船とが衝突したと認識し、浸水等がないことを確認した。</p> <p>船長Bは、A船が近づき、船長Aが何か話しかけてきたが、何を言っているのか分からず、電話で家族、所属している漁業協同組合に連絡し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、A船の側で停船していたところ、間もなく僚船が来援し、さらに約30分後に巡視艇が来援し、沈没の恐れがないことを確認のち、自力航行により脇田漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、帰港後、自家用車で北九州市内の病院で受診し、右前腕打撲、頭部打撲及び頸椎捻挫と診断された。</p> <p>（付表1 本事故の経過表、付図1 事故発生経過概略図、付表2 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船、写真2 A船損傷状況、写真3 A船操舵室からの見通し状況、写真4 B船、写真5 B船損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士は、3月7日から3か月の契約でA船に乗船しており、船員としての経験は、本船以外で約15年あった。</p> <p>A船は、通常釜山港と下関港を往復しており、3から4日ごとに下関港に入港していた。</p> <p>航海士は、下関港停泊中、十分な休憩をとっていたので、出港時に疲れは感じておらず、また、14時00分ごろ船長から船橋当直を引き継いだ際、B船の存在について認識していなかった。</p> <p>航海士は、B船が約2 Mに近づき、少し危険を感じた際、DCPA約0.2 Mで本船の船首方を通過するということが頭から離れず、至近距離に近づくまで、そのままの針路及び速力で航行した。</p> <p>航海士は、A船とB船とが衝突した際、パニック状態となり、舵を取ることや主機を停止する等の動作をとることができなかった。</p> <p>航海士は、一緒に立直していた甲板員がまだ見習いであったので、操縦スタンドを触らせず、自ら舵を操作していた。</p> <p>船長Aは、昇橋した際、B船が右舷後方に離れて行き、航海士がパ</p>

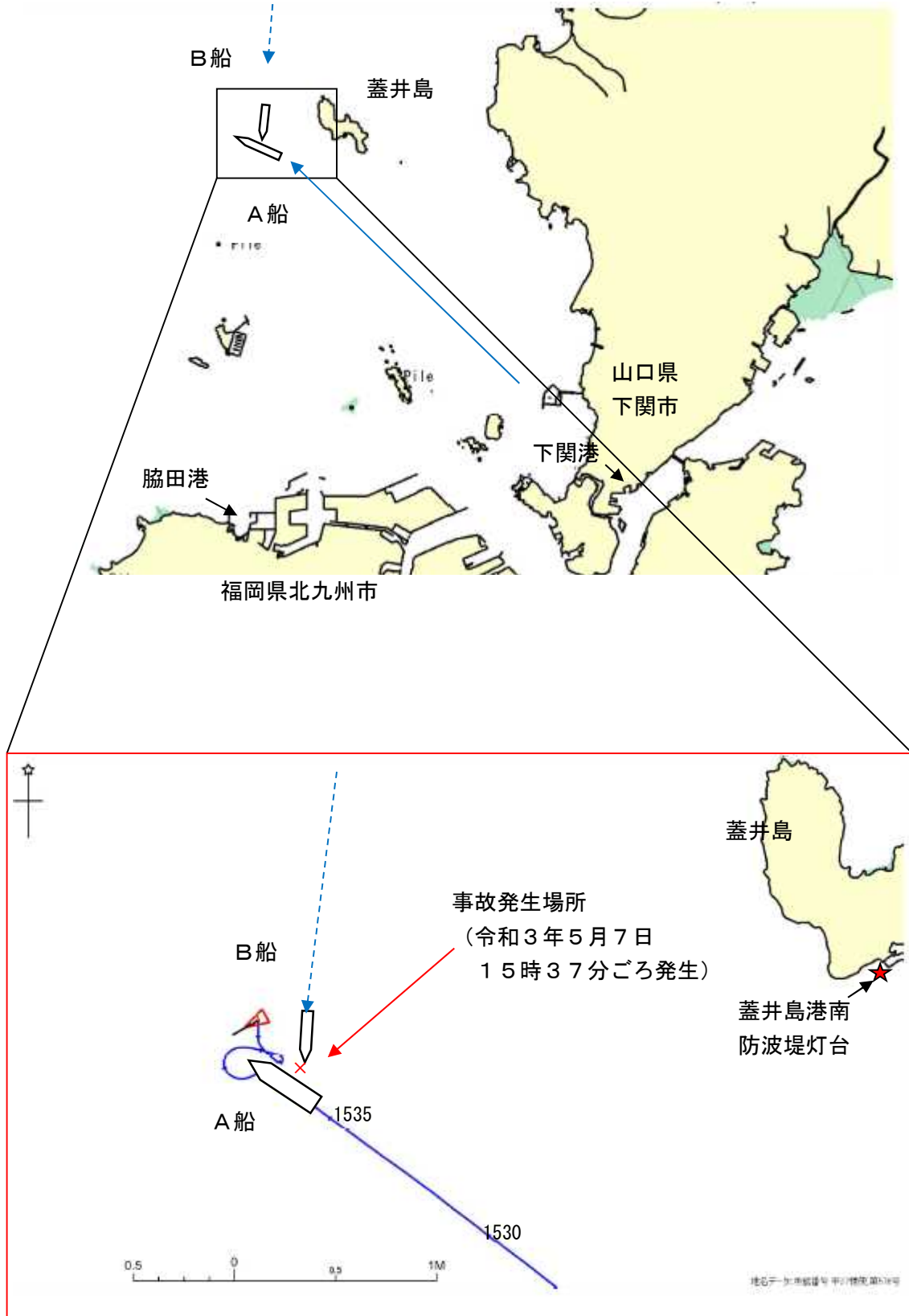
	<p>ニック状態であるのを確認した。</p> <p>A船は、レーダーに自動衝突予防援助装置（ARPA）があったが、B船が約2Mに近づいた後、B船のプロットを解除していたので、この機能は稼働していなかった。</p> <p>船長Bは、B船が平成7年に新造されてから月に15日程度、一本釣り漁業に従事し、午前2時ごろに出漁し、午後には帰航していた。</p> <p>船長Bは、帰航を開始した際、B船船首方2～3M付近に他船がいたのを認めていたが、両舷方に他船は認めず、航行に支障となる船舶はいないと思い、本件旋回窓の修理を行いながら、自動操舵で航行を継続していた。</p> <p>船長Bは、B船がA船に衝突するまでA船の存在に気付いていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、蓋井島西方沖において、自動操舵で西北西進中、航海士が、右舷前方にB船を認めていたものの、衝突のおそれはないと予想し、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、衝突の回避動作をとる時機を失し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、蓋井島西方沖において、自動操舵で南進中、船長Bが、航行に支障となる船舶はいないと思い、旋回窓の修理を行っていたことから、左舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船とB船との距離が3Mのときに、DCPAを計測した際、A船の0.2M前方を通過すると予想されていたものの、波高約1mの状況下、左舷前方より風及び波を受けていたことから、速力が低下し、A船と衝突した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、蓋井島西方沖において、A船が自動操舵で西北西進中、B船が自動操舵で南進中、航海士が、右舷前方にB船を認めていたものの、衝突のおそれはないと予想し、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、航行に支障となる船舶はいないと思い、旋回窓の修理を行っていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長及び航海当直員は、航行する際、細心の注意を払って目視及びレーダーにより周囲を確認し、接近する他船の早期発見に努めるなど、常時適切な見張りを行うとともに汽笛等で自船の存在を示す措置を採ること。 ・ 船長及び航海当直員は、他船とのDCPAを計測して、その時点

	<p>で通過できると判断しても、その後他船が針路、速力を変更する可能性があるので、注意深く見張りを続けるとともに、早期に大きめの回避措置を採ることが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長及び航海当直員は、少しでも衝突等の危険を察知した場合、早期に回避措置を採ること。・ 船長及び航海当直員は、レーダーを使用している場合、定期的に他船を確認してプロットを行い、自動衝突予防援助装置（ARPA）を稼働させること。
--	--

付表 1 本事故の経過表

時刻	A 船	B 船
14時00分ごろ	航海士は船橋当直を前直の船長から引継ぎ、B船の存在を認めず。	
15時00分ごろ		船長Bが自動操舵で帰航を開始、A船の存在を認めず。 本件旋回窓の修理を開始する。
15時20分ごろ	航海士は、レーダーで右舷前方6Mに前路を左側へ横切るB船の存在を認めた。	
15時25分ごろ	航海士は、レーダー及び目視で右舷前方約3MのB船に対して衝突の危険性はないと思った。	
15時30分ごろ	航海士は、レーダー及び目視で右舷前方約2MのB船に対して少し危険であるかもしれないと思ったが、DCPA0.2Mで本船の前方を通過する予想なので、まだ大丈夫と思った。	
15時35分ごろ	航海士は、B船が徐々に右舷前方0.2Mまで近づき、衝突の危険を感じた。	
15時37分ごろ	A船は、速力を保持したまま左舵を取った直後、B船と衝突し、航海士が、パニック状態になった。	船長Bは、衝撃を感じ、頭と腕を打って意識がもうろうとなったが、しばらくして船首部が壊れているのに気付いた。
15時38分～39分ごろ	船長Aが昇橋し、航海士がパニック状態になっているのを確認し、主機を減速して右舵を取り、針路をB船に向けた。	船長Bは、周りを見渡したところ、A船が通り過ぎてこちらに向かってくるのを認め、B船とA船とが衝突したと確認した。

付図1 事故発生経過概略図



付表2 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速度 (kt)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
15:33:03	34-04-55.3	130-44-20.8	306.2	305	11.8
15:33:24	34-04-57.6	130-44-16.9	305.1	304	11.9
15:33:32	34-04-58.6	130-44-15.1	304.8	305	11.7
15:33:42	34-04-59.8	130-44-13.2	306.7	306	11.9
15:33:53	34-05-01.0	130-44-11.3	306.3	305	11.9
15:34:04	34-05-02.3	130-44-09.1	306.3	305	11.9
15:34:13	34-05-03.3	130-44-07.4	306.3	306	11.8
15:34:22	34-05-04.4	130-44-05.6	306.5	306	11.8
15:34:42	34-05-06.8	130-44-01.6	305.3	304	11.8
15:34:53	34-05-08.0	130-43-59.7	305.2	305	11.8
15:35:04	34-05-09.2	130-43-57.6	306.2	306	11.8
15:35:13	34-05-10.3	130-43-55.8	306.7	306	11.8
15:35:22	34-05-11.4	130-43-54.1	305.6	305	11.8
15:35:42	34-05-13.8	130-43-50.1	307.6	306	11.8
15:36:04	34-05-16.2	130-43-46.1	305.7	305	11.7
15:36:22	34-05-18.3	130-43-42.6	303.9	304	11.8
15:36:32	34-05-19.6	130-43-40.5	304.9	304	11.8
15:36:42	34-05-20.7	130-43-38.6	306.6	305	11.8
15:36:53	34-05-21.9	130-43-36.7	307.0	306	11.8
15:37:04	34-05-23.1	130-43-34.5	298.3	289	11.2
15:37:20	34-05-23.8	130-43-31.3	270.7	263	9.8
15:37:22	34-05-23.8	130-43-30.9	266.7	259	9.7
15:37:26	34-05-23.7	130-43-30.0	259.8	252	9.5
15:37:30	34-05-23.5	130-43-29.4	253.4	246	9.3
15:37:32	34-05-23.4	130-43-28.9	247.9	242	9.2
15:37:36	34-05-23.1	130-43-28.2	243.0	242	8.8
15:37:40	34-05-22.9	130-43-27.8	244.5	243	8.5
15:37:42	34-05-22.7	130-43-27.3	245.0	247	8.2
15:37:46	34-05-22.5	130-43-26.8	248.4	250	7.6
15:37:49	34-05-22.4	130-43-26.4	249.9	253	7.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である、また、船首方位及び対地針路は真方位である

写真1 A船



写真2 A船損傷状況



写真3 A船操舵室からの見通し状況



写真4 B船



写真5 B船損傷状況

