

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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5年10月7日 08時54分ごろ
発生場所	富山湾北部（富山県 ^{くろべ} 黒部市 ^{いくじ} 生地鼻北西方沖）（領海内） 生地鼻灯台から真方位303° 12.7海里（M）付近 （概位 北緯37° 00.8′ 東経137° 11.3′）
事故の概要	貨物船 ^{ミン} MING YANGは、北北西進中、また、漁船 ^{こうゆう} 第八広佑丸は、南南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年10月11日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
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 MING YANG（パナマ共和国籍）、1,997トン 9281138（IMO番号）、PANAMA MING YANG SHIPPING SA B 漁船 第八広佑丸、19.37トン TY2-1161（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 船首部に擦過痕 B 左舷船首部及び中央部外板に亀裂及び破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：風浪 波高約0.3m うねり 波向北東 波高約1m
事故の経過	A 船は、船長Aほか12人（中華人民共和国籍9人、インドネシア共和国籍2人、ベトナム社会主義共和国籍1人）が乗り組み、大韓民国 ^{クァンヤン} 光陽港に向けて富山県伏木富山港を出航したが、荒天下の航海を避けるために富山湾内で移動及び漂流を繰り返しながら天候の回復を待っていた。 A 船は、漂流後、08時27分ごろから増速しながら左旋回を始め、08時43分ごろから約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進していたところ、A 船の船首部とB 船の左舷船首部とが衝突した。 A 船は、浸水が生じていたB 船から船長Bを含む乗組員4人が移乗し、来援した巡視艇にB 船乗組員を引き渡した後、伏木富山港に戻った。 B 船は、船長Bほか3人が乗り組み、富山県 ^{いみず} 射水市新湊漁港を出航し、富山湾北部の漁場でかごなわ漁を操業して帰航することとし、レーダー1台及びGPSプロッター2台を作動させて約13knの速力

	<p>で自動操舵により南南西進を開始した。</p> <p>船長Bは、帰航を開始した08時25分ごろ、レーダー画面の左舷前方にA船及び右舷前方に貨物船の映像を認めたが、いずれも航行していないように見えたので、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、操舵室後方の船長室に移動して‘GPSプロッターに漁場の場所等を記録する作業’（以下「データ入力作業」という。）を始めた。</p> <p>船長Bは、データ入力作業中に強い衝撃を受けて操舵室に戻り、B船とA船が衝突し、B船の左舷船首部がA船のバルバスバウに乗り上がっていることを認めた。</p> <p>船長Bは、後進を掛けてB船をA船から離れた後、B船に浸水が生じていたので他の乗組員3人と共にA船に移乗し、本事故の発生を118番通報し、B船が沈没しないようにロープを取ってA船に係止した。</p> <p>B船は、浸水により左舷に大きく傾斜して半沈没状態となり、A船との係止を解かれて所属漁協が手配した押船に押航される起重機船により富山県氷見市氷見漁港にえい航された。</p> <p>船長Bは、データ入力作業を行うのであれば、乗組員を見張りにつけるか帰航後にすれば良かったと本事故後に思った。</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>分析</p>	<p>A船は、北北西進中、B船と衝突したものと考えられるが、船長Aから情報が得られなかったことから、A船が衝突に至った状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、南南西進中、船長Bが、操舵室後方の船長室に移動してデータ入力作業を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船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。</p> <p>船長Bは、08時25分ごろにレーダー画面で認めた左舷前方のA船及び右舷前方の貨物船の映像が航行していないように見えたことから、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、船長室でデータ入力作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が08時27分ごろから増速しながら左旋回を始めており、08時25分ごろは漂泊状態であったことから、レーダー画面で認めた左舷前方のA船の映像が航行していないように見えたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北北西進中、B船が南南西進中、A船が、同じ針路速力で航行を続け、また、船長Bが、操舵室後方の船長室でデータ入力作業を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、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</p>

られる。

- ・ 船長は、航行中、操船に専念し、常時適切な見張りをを行うこと。

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)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
08:03:41	36-59-18.2	137-12-39.3	196	176.0	0.6
08:12:40	36-59-13.0	137-12-38.6	218	235.1	0.6
08:21:41	36-59-08.7	137-12-37.3	210	176.6	0.5
08:24:41	36-59-07.2	137-12-36.8	205	238.8	0.4
08:27:50	36-59-03.5	137-12-35.1	180	191.7	2.9
08:30:30	36-58-54.9	137-12-38.8	110	110.8	3.8
08:32:09	36-58-51.6	137-12-46.8	098	111.1	4.7
08:33:09	36-58-50.7	137-12-52.6	066	083.5	4.6
08:34:03	36-58-52.2	137-12-57.0	034	045.8	3.6
08:35:03	36-58-55.8	137-12-59.5	006	006.0	4.2
08:37:09	36-59-04.4	137-12-56.2	343	329.0	4.8
08:39:09	36-59-14.0	137-12-49.7	330	322.0	5.8
08:40:20	36-59-20.2	137-12-44.2	331	325.7	6.7
08:41:20	36-59-25.8	137-12-38.9	322	318.3	7.2
08:43:10	36-59-36.0	137-12-27.3	323	319.4	7.8
08:45:10	36-59-48.1	137-12-13.8	323	315.8	8.3
08:47:20	37-00-01.6	137-11-59.0	323	323.8	8.2
08:48:10	37-00-06.9	137-11-53.3	323	318.4	8.2
08:49:20	37-00-14.2	137-11-45.3	323	316.8	8.5
08:50:11	37-00-19.5	137-11-39.5	324	321.1	8.0
08:51:11	37-00-26.2	137-11-33.7	331	332.7	8.3
08:52:11	37-00-33.2	137-11-28.2	331	325.3	8.4
08:53:20	37-00-41.4	137-11-21.9	331	328.6	8.2
08:54:10	37-00-47.2	137-11-17.4	331	333.8	8.2
08:55:00	37-00-53.1	137-11-13.2	324	329.2	8.2
08:55:33	37-00-56.5	137-11-09.8	287	310.7	7.1
08:56:00	37-00-57.5	137-11-06.8	250	276.6	4.8
08:57:00	37-00-56.5	137-11-02.6	202	229.2	2.5
08:58:00	37-00-54.7	137-11-00.9	173	205.7	1.9
09:00:00	37-00-51.8	137-11-00.3	140	179.8	1.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から68m、船尾から12m、左舷から3m、右舷から11mであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。