

## 船舶事故調査報告書

平成25年7月18日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 庄 司 邦 昭  
 委 員 根 本 美 奈

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	平成24年3月8日 04時49分ごろ
<b>発生場所</b>	愛知県渥美半島南東方沖 愛知県田原市所在の赤羽根港東防波堤灯台から真方位117° 16.2海里（M）付近 （概位 北緯34°28.7′ 東経137°28.8′）
<b>事故調査の経過</b>	平成24年3月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 ケミカルタンカー <small>ケオヤンサン</small> KEOYOUNG SUN（大韓民国籍）、870トン 9146924（IMO番号）、KEOYOUNG SHIPPING CO., LTD. PUSAN. KOREA（大韓民国） 68.82m×10.60m×4.60m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、1996年5月8日 B 漁船 <small>しんえい</small> 進栄丸、14トン AC2-5126（漁船登録番号）、個人所有 17.00m（Lr）×4.39m×1.58m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和62年12月13日
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A（大韓民国籍） 男性 63歳 二級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2011年1月19日 （2016年1月18日まで有効） 航海士A（一等航海士）（大韓民国籍） 男性 50歳 二級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2009年11月23日 （2014年11月12日まで有効） B 船長B 男性 67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9月27日 免許証交付日 平成20年10月14日 （平成26年2月1日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 重傷 1人（船長B）、軽傷 2人（機関長B及び甲板員B）</p>
損傷	<p>A 船首部擦過傷</p> <p>B 右舷船尾部凹損及び推進器損傷</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人が乗り組み、メチルエチルケトン約920tを積載し、自動操舵で遠州灘を西進中、航海士Aと共に船橋当直に就いていた甲板手Aが、平成24年3月8日04時30分ごろ左舷船首約10°2～3M付近にB船の灯火を視認し、航海士Aに報告した。</p> <p>航海士Aは、ゆっくり西進しているように見えたB船が、その後、進路を右に変えたように見えたので危険はないと思い、エクササイズをして目を離していたところ、甲板手Aからの報告により、右舷船首方の至近距離にB船を認め、直ちに機関を減速して手動操舵に切り換え、衝突を回避しようとしたが、04時49分ごろ、渥美半島南東方沖において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、機関の回転数が落ちたことに気付いて昇橋し、航海士AからA船がB船と衝突したことを聞いて周囲の状況を確認後、ジェネラルアラームにより、全乗組員を招集した。</p> <p>A船は、海上保安庁に通報後、同庁から海中転落者の情報を得て捜索を開始したが、その後、三重県鳥羽市鳥羽港に向かうように指示を受け、同港に向かった。</p> <p>B船は、船長B、機関長B及び甲板員Bが乗り組み、遠州灘で底引き網を投網し、衝突の約1時間前に針路約260°（真方位、以下同じ。）速力約2.2～2.3ノット（kn）で自動操舵として操業を開始した。</p> <p>船長Bは、衝突の約10分前に3Mレンジのレーダーにより、後方からB船に接近するA船を認め、A船の紅灯が継続して見えていたので、操業中のB船を避けて追い越して行くものと思い、針路及び速力を維持してえい網を続けた。</p> <p>その後、船長Bは、A船の緑灯が見え、B船を避ける様子がなかったので危険を感じ、手動操舵に切り換えて左舵を取ったのち、船尾の作業灯をつけて明るくしようと考え、操舵室から出て階段を下り、船尾甲板上に降りたところ、B船は、A船と衝突した。</p> <p>B船は、衝突の衝撃で左舷側に大きく傾斜したため、船長Bが落水し、底引き網を投網後に船尾甲板下にある船室で仮眠していた機関長B及び甲板員Bがベッドから転げ落ちた。</p> <p>機関長Bは、直ちに船室から船尾甲板に出たところ、操舵室に船長Bの姿が見えず、機関を中立状態としたのち、仲間の漁船に捜索を依頼した。</p> <p>船長Bは、約2時間後、浮子2個につかまっていたところを付近で</p>

	<p>捜索に当たっていた漁船に救助され、搬送された病院で溺水及び低体温症と診断されて3日間入院した。</p> <p>B船は、船長Bが救助されたことを確認後、愛知県蒲郡市形原漁港に帰港した。</p> <p>機関長B及び甲板員Bは、頸部挫傷等を負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2～3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m、潮流 西流約0.2kn</p> <p>日出時刻：06時10分ごろ</p>
その他の事項	<p>B船は、操舵室上部のマストに緑色全周灯及び白色全周灯を上下に連携して表示し、両舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>B船は、本事故時、汽笛が故障していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>民間会社が受信した船舶自動識別装置の情報記録（以下「AIS記録」という。）によれば、平成24年3月8日のA船の事故までの経過は付表1のとおりであった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 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、渥美半島南東方沖を自動操舵で西進中、航海士Aが、船首方にB船を認めていたが、進路を右に変えたように見えたので衝突することはないと思い込み、エクササイズを行い、見張りを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、渥美半島南東方沖で底引き網漁の操業中、船長Bが、後方から接近するA船を認め、A船の红灯が継続して見えていたので操業中のB船を避けて追い越して行くものと思い、針路及び速力を保持してえい網を続けていたことから、A船の緑灯が見えることとなった際、B船を避ける様子がなかったので危険を感じ、手動操舵に切り換えて左舵を取ったが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、渥美半島南東方沖において、A船が西進中、B船が底引き網漁の操業中、航海士Aが見張りを行っておらず、また、船長Bが、A船の红灯が継続して見えていたので操業中のB船を避けて追い越して行くものと思い、針路及び速力を保持してえい網を続けていたため、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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 接近する虞がある船舶を視認した場合、継続して動静を監視すること。</li> </ul>

付表1 AIS記録 (A船)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (度-分-秒)	東經 (度-分-秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:30:04	34-29-09.5	137-33-11.9	273	265.2	11.6
04:31:04	34-29-08.3	137-32-57.8	273	264.7	11.8
04:32:14	34-29-06.6	137-32-41.4	272	261.3	11.9
04:33:03	34-29-05.6	137-32-30.0	273	264.1	11.7
04:34:14	34-29-04.0	137-32-13.4	272	262.2	11.6
04:35:14	34-29-02.5	137-31-59.4	272	260.8	11.9
04:36:03	34-29-01.3	137-31-48.0	273	264.3	11.6
04:37:15	34-28-59.5	137-31-31.1	273	263.3	11.6
04:38:03	34-28-58.2	137-31-19.9	273	261.4	11.7
04:39:04	34-28-56.6	137-31-05.7	273	263.4	11.8
04:40:04	34-28-55.2	137-30-51.7	272	262.9	11.7
04:41:04	34-28-53.5	137-30-37.7	273	263.5	11.7
04:42:04	34-28-52.0	137-30-23.7	274	259.3	11.4
04:43:04	34-28-50.6	137-30-09.7	273	261.6	11.8
04:44:03	34-28-49.1	137-29-56.0	273	261.8	11.5
04:45:03	34-28-47.6	137-29-42.2	273	259.2	11.3
04:46:03	34-28-46.2	137-29-28.4	272	260.2	11.5
04:47:03	34-28-44.6	137-29-14.6	272	263.7	11.5
04:48:53	34-28-41.9	137-28-49.9	274	263.4	10.8
04:49:23	34-28-41.1	137-28-43.6	247	252.0	9.8
04:50:18	34-28-35.4	137-28-39.1	179	173.5	7.1
04:51:01	34-28-29.7	137-28-38.7	193	195.2	8.8