

## 船舶事故調査報告書

平成23年5月19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 山本 哲 也  
 委員 石川 敏 行  
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月1日 02時41分ごろ
発生場所	関門海峡西北西方沖 福岡県北九州市妙見埼灯台から真方位343° 5.4海里（M）付近（概位 北緯34° 01.4′ 東経130° 39.2′）
事故調査の経過	平成22年9月2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 <sup>ファッシュアン</sup> HUAXIANG（パナマ共和国）、1,983トン 9330018（IMO番号）、HUAXIANG SHIPPING S.A. 79.99m×13.60m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,080kW、2004年 B 漁船 第2千福丸 <sup>せんぷく</sup> 、6.6トン FO2-6307（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×3.30m×1.01m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成4年10月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 36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 2007年9月17日 （2012年7月4日まで有効） 航海士A（三等航海士、中華人民共和国籍） 男性 36歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年12月10日 （2014年10月28日まで有効） B 船長B 男性 60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51年4月6日 免許証交付日 平成20年3月3日 （平成25年3月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部锚置き損傷、ハンドレール脱落、左舷灯損傷等
事故の経過	A船は、船長Aほか13人が乗り組み、航海士Aが船橋当直に当たり、甲板手が手動操舵につき、関門海峡西北西方沖を約078°の対地針路及び約10.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行してい

	<p>た。</p> <p>航海士 A は、右舷船首方約 2 M に、A 船の前路を左方に横切る態勢の B 船と、その後方に、B 船とほぼ同じ針路と速力で航行する漁船（以下「C 船」という。）を視認したが、両船の方位の変化を測るなどして衝突するおそれの有無を判断せず、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>航海士 A は、B 船及び C 船が次第に接近して衝突するおそれを感じたが、A 船の右舷後方には同航船がいたので、針路を 15° 左に転じるとともに、B 船及び C 船に向けて昼間信号灯を照射した。C 船は減速して A 船の後方を通過する態勢となったが、B 船はそのまま接近したので、航海士 A は、左舵一杯とするとともに、機関をスローアヘッドとして減速したものの、平成 22 年 9 月 1 日 02 時 41 分ごろ、左回頭中の A 船の右舷船首部と B 船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、福岡県北九州市若松区脇田漁港を出港し、同漁港の北西方約 25 M 沖の漁場に向け、船長 B が椅子に腰掛けて船橋当直に当たり、約 10 kn の速力で、自動操舵により北西進していた。</p> <p>船長 B は、レーダーで左舷船首方約 2 M に A 船を探知し、目視でも A 船の灯火を視認したが、その後、漁場で使用する漁具について考え事をしていうちに A 船の存在を失念し、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、バリバリという音を聞き、驚いて左舷側を見ると、A 船と衝突し、左舷を接して航行していたので、直ちに機関を停止した。</p> <p>衝突後、船長 B は、携帯電話で海上保安庁に連絡し、A 船は関門港若松区に、B 船は脇田漁港に、それぞれ自力で航行した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 5、視界 良好  海象：波高 約 1 m、潮汐 下げ潮初期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A 船の AIS 記録によれば、A 船は、02 時 39 分 16 秒ごろに左回頭を始めるまでほぼ同じ対地針路及び速力で航行し、02 時 40 分 22 秒ごろから大きく左回頭するとともに、速力が低下していた。</p> <p>船長 B は、先航する僚船から漁場の変更を知らされ、用意していた漁具が新たな漁場の水深に合わないため、その対策について考えていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1397 815 1435">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1397 1457 1435">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1435 815 1473">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1435 1457 1473">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1473 815 1512">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1473 1457 1512">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1512 815 2078">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1512 1457 2078"> <p>A 船は、関門海峡西北西方沖を東進中、航海士 A が、前路を左方に横切る態勢の B 船を認めた際、B 船と衝突するおそれの有無を確認せず、接近するまで針路及び速力を保持して航行し、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A 船は、右舷後方に同航船が存在して右転することが困難な状況であったが、減速して B 船の進路を避けていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B 船は、関門海峡西北西方沖を北西進中、船長 B が、左舷船首方に A 船を認めたが、その後考え事をしていて A 船の存在を失念し、A 船と衝突したときに A 船に気付いたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A 船は、関門海峡西北西方沖を東進中、航海士 A が、前路を左方に横切る態勢の B 船を認めた際、B 船と衝突するおそれの有無を確認せず、接近するまで針路及び速力を保持して航行し、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A 船は、右舷後方に同航船が存在して右転することが困難な状況であったが、減速して B 船の進路を避けていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B 船は、関門海峡西北西方沖を北西進中、船長 B が、左舷船首方に A 船を認めたが、その後考え事をしていて A 船の存在を失念し、A 船と衝突したときに A 船に気付いたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A 船は、関門海峡西北西方沖を東進中、航海士 A が、前路を左方に横切る態勢の B 船を認めた際、B 船と衝突するおそれの有無を確認せず、接近するまで針路及び速力を保持して航行し、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A 船は、右舷後方に同航船が存在して右転することが困難な状況であったが、減速して B 船の進路を避けていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B 船は、関門海峡西北西方沖を北西進中、船長 B が、左舷船首方に A 船を認めたが、その後考え事をしていて A 船の存在を失念し、A 船と衝突したときに A 船に気付いたものと考えられる。</p>								

原因	本事故は、夜間、関門海峡西北西方沖において、A船が東進中、B船が北西進中、航海士Aが、前路を左方に横切る態勢のB船を認めた際、B船と衝突するおそれの有無を確認せず、接近するまで針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、A船を認めていたものの考え事をしていてA船の存在を失念したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
----	--