

船舶事故調査報告書

平成25年1月17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

事故種類	衝突
発生日時	平成23年8月26日 11時45分ごろ
発生場所	静岡県焼津市沖 静岡県御前崎市所在の御前埼灯台から真方位059°10.3海里 (M) 付近 (概位 北緯34°41.1' 東経138°24.0')
事故調査の経過	平成23年8月26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。
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 コンテナ船 QIU JIN (中華人民共和国籍)、7,998トン 9102538 (IMO番号)、SHANGHAI JINJIANG SHIPPING CO., LTD 135.20m×20.80m×10.50m、鋼 ディーゼル機関、8311.00kW、1994年11月 B 作業船 第五大奉丸、12トン 243-25185静岡、個人所有 11.98m (Lr) ×3.60m×1.45m、FRP ディーゼル機関、450kW、平成5年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A (中華人民共和国籍) 男性 48歳 中華人民共和国上海海事局発行、II/2 IV/2 交付年月日 2009年5月18日 (2014年5月18日まで有効) 航海士A (中華人民共和国籍) 男性 27歳 中華人民共和国上海海事局発行、II/1 IV/2 交付年月日 2011年4月21日 (2016年4月21日まで有効) B 船長B 男性 49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4年8月12日 免許証交付日 平成18年9月19日 (平成24年8月11日まで有効) 携帯電話会社社員B 男性 50歳

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（携帯電話会社社員B）
損傷	A 右舷外板擦過傷30～40m B 船首部損傷
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか乗組員21人（中華人民共和国籍）が乗り組み、静岡県静岡市清水港へ入港のため、焼津市沖を針路024°（真方位、以下同じ。）速力約15ノット（kn）で北東進していた。</p> <p>A船は、平成23年8月26日11時40分ごろ、当直中の航海士Aが右舷船首約35°約3.5Mに左方へ横切るB船を認めた。</p> <p>航海士Aは、両船間の距離が約1.4Mになった頃、衝突の危険を感じて音響信号を発したが、B船の針路が変わらないので、右舵5°とし、その後、両船間の距離が約0.5Mになった時にB船が左舵を取ったように感じて舵を中央に戻した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、携帯電話の感度調査の目的で携帯電話会社社員2人が乗船して針路270°速力約18knで自動操舵により西進中、11時38分ごろ、船長Bが、左舷船首約30°約4MにA船を認めたが、その後、居眠りに陥った。</p> <p>両船は、11時45分ごろ、焼津市沖において、A船の右舷中央部とB船の船首部が衝突した。</p> <p>後部甲板に居た携帯電話会社社員Bは、左目にB船船首部の破片が当たって打撲を負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、2011年4月21日に免許を取得し、航海士としての経歴は約4か月であったが、駿河湾を一週間に一度は航行していた。</p> <p>A船は、前部船橋型であり、B船に対して死角はなかった。</p> <p>航海士Aは、レーダー等によりB船の動静を確認することはなかった。</p> <p>B船は、船尾甲板上に測定器用の100V電源を供給する原動機付き発電機を搭載しており、主機のエンジン音と同発電機の音で周囲の音が聞き取り難い状況であった。</p> <p>船長B及び携帯電話会社社員Bは、A船の音響信号に気付かなかった。</p> <p>本事故発生当時はかつお漁の時期であり、船長Bは、本事故前40日ほど連続して漁に出ていた。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B あり

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、焼津市沖において、北東進中、B 船は西進中、航海士 A が、レーダー等により B 船の動静を確認せずに航行し、また、船長 B が居眠りに陥ったことから、A 船の右舷中央部と B 船の船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、レーダー等で B 船の動静を監視していれば、B 船の直進が確認でき、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>船長 B は、かつお漁による疲労の蓄積から居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、焼津市沖において、A 船が北東進中、B 船が西進中、航海士 A が、レーダー等により B 船の動静を確認せずに航行し、また、船長 B が居眠りに陥ったため、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>
<p>参考</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"> ・ 他船との衝突の虞を感じた場合は、他船の動静を正確に判断し、できる限り早期に、かつ大幅に避航動作をとること。 ・ 操船中は、適切な見張りの励行と居眠り運航の防止に努めること。