

船舶事故調査報告書

平成26年1月9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25年1月24日 02時39分ごろ
発生場所	福岡県宗像市筑前大島北西方沖 筑前大島灯台から真方位317° 11.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 02.9′ 東経130° 15.2′）
事故調査の経過	平成25年1月28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 ^{キーライト} KEY LIGHT（パナマ共和国籍）、43,656トン 9490129（IMO番号）、CENTENARY MARITIME S.A.（パナマ共和国籍） 229.00m×32.24m×20.20m、鋼 ディーゼル機関、9,750kW、2012年10月15日 B 漁船 ^{こうゆう} 孝勇丸、9.1トン SN2-3005（漁船登録番号）、個人所有 14.70m（Lr）×3.05m×1.16m、FRP ディーゼル機関、427kW、昭和58年11月18日 第252-17789号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 59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 2011年9月14日 （2016年7月11日まで有効） 二等航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 42歳 締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年11月14日 （2016年10月13日まで有効） B 船長B 男性 57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6月4日 免許証交付日 平成23年7月12日 （平成28年8月11日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷後部外板に擦過傷 B 船首部に亀裂及び凹損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長 A 及び二等航海士 A ほか 19 人が乗り組み、石炭 20,000t を積載し、平成 25 年 1 月 24 日未明筑前大島北西方沖を関門港に向けて東進していた。</p> <p>船長 A は、二等航海士 A が船橋当直中の 02 時 15 分ごろ、関門海峡海上交通センターへの通報準備等のために昇橋し、A 船の周囲を確認した後、明かりを点けた海図台の区画のカーテンの中で事務作業を行っていた。</p> <p>二等航海士 A は、甲板員 A と共に見張りを行いながら、自動操舵で東進していたところ、02 時 28 分ごろレーダーで A 船の左舷船首方から接近する B 船を探知し、ARPA でこの映像を捕捉した。</p> <p>二等航海士 A は、B 船が A 船の後方を通過すると判断したが、最近距離が近いので、携帯式昼間信号灯を使用して B 船に照射を繰り返していたところ、B 船が避航する様子を見せないで、甲板員 A に右舵を取らせた。</p> <p>船長 A は、二等航海士 A の操舵号令を聞いて海図台の区画から出たところ、至近に B 船の緑灯及び紅灯を認め、衝突は避けられないものと思い、キックを利用して衝突の衝撃を緩和するため、左舵一杯を命じた直後、02 時 39 分ごろ、筑前大島灯台から真方位 317° 11.5M 付近において、A 船の左舷船尾外板と B 船の船首が衝突した。</p> <p>船長 A は、衝突後、直ちに衝突の事実を海上保安庁に通報した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、24 日未明、筑前大島北西方沖を長崎県壱岐市郷ノ浦港に向けて自動操舵によって 7～8ノットの対地速力で南西進していたが、船長 B は、20 時間ほどの航程を途中で休憩せず、操舵室後部の床の上に座り、時々、レーダー及び GPS を見るだけであった。</p> <p>船長 B は、南西進を続けていたところ、船首が大波に叩かれるようなショックを感じ、その後、約 1 時間半経過した頃、月明かりで船首の損傷に気付き、海上保安庁に船首の損傷について通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 2、視界 良好 月没時刻：04 時 49 分、月齢 10.8 海象：潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長 B は、操舵室前部に航海計器等が積み重なり、起立しなければ目視で見張りを行うことができない状況であったが、操舵室後部の床の上に胡座<small>あぐら</small>をかいて座っていた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし</p>

<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、筑前大島北西方沖を東進中、二等航海士 A が、左舷船首方から A 船に接近する B 船に気付き、昼間信号灯を照射しても、B 船が同じ針路及び速力で航行を続けていたが、針路及び速力を保持して航行したことから、B 船との衝突を避けようとして右舵を取ったものの、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 A は、操舵室海図台の区画で事務作業中、二等航海士 A の操舵号令を聞いて海図区画から出たところ、至近に接近した B 船を認めて衝突は避けられないものと思い、キックを利用して衝突の衝撃を緩和しようとして左舵一杯を命じた直後、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、筑前大島北西方沖を自動操舵で南西進中、船長 B が、時々、レーダー及び GPS を見るだけであり、見張りを適切に行っていなかったことから、A 船に気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、筑前大島北西方沖において、A 船が東進中、B 船が南西進中、二等航海士 A が、左舷船首方から A 船に接近する B 船に気付き、昼間信号灯を照射しても、B 船が同じ針路及び速力で航行を続けていたが、針路及び速力を保持して航行し、また、船長 B が見張りを適切に行っていなかったため、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"> ・ 大型船舶と小型船舶とが接近して衝突の虞がある場合、保持船の大型船舶の船橋当直者は、自船の操縦性能を考慮し、避航船の小型船舶が衝突を避けるための適切な動作をとっていないことが明らかになったときは、直ちに衝突を避けるための動作をとること。 ・ 船橋当直者は、視覚、聴覚及びそのときの状況に適した他の全ての手段により、常時適切に見張りを行うこと。