

船舶事故調査報告書

平成26年2月13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

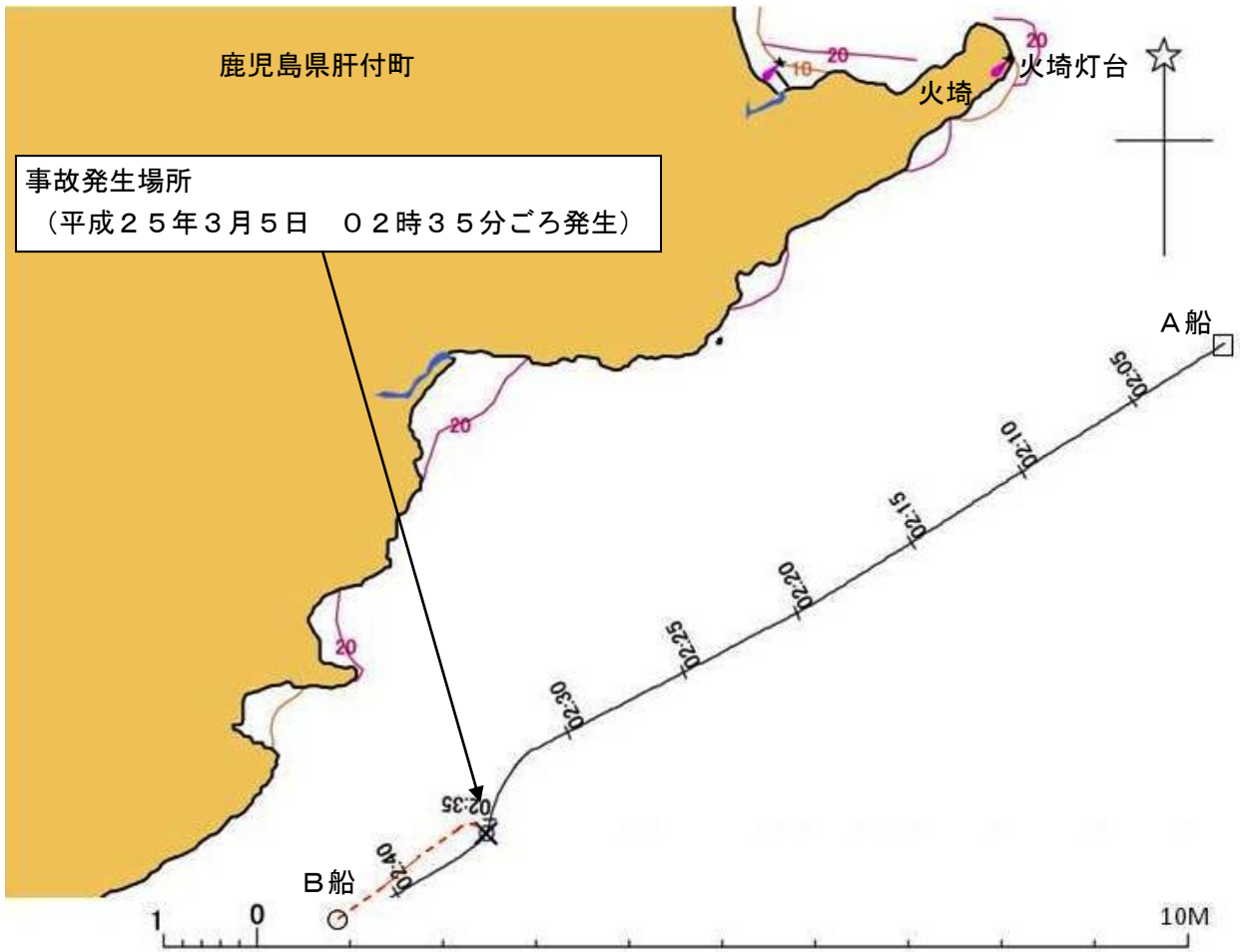
事故種類	衝突
発生日時	平成25年3月5日 02時35分ごろ
発生場所	鹿児島県肝付町南方沖（大隅海峡） 肝付町所在の火埼灯台から真方位214°10.0海里（M）付近 （概位 北緯31°08.5′ 東経131°01.3′）
事故調査の経過	平成25年3月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A コンテナ船 ^{チウジン} QIU JIN（中華人民共和国籍）、7,998トン 9102538（IMO番号）、SHANGHAI JINJIANG SHIPPING CO.,LTD.（中華人民共和国） 135.2m×20.8m×10.5m、鋼 ディーゼル機関、8,311kW、1995年6月14日（完工日） B 漁船 ^{かほう} 第五嘉寶丸、19トン EH2-8622（漁船登録番号）、個人所有 15.62m（Lr）×3.71m×1.90m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成2年9月27日 第281-33298号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 38歳 船長免状（中華人民共和国発給） 交付年月日 2008年4月8日 （2013年4月8日まで有効） 航海士A（二等航海士）（中華人民共和国籍） 男性 25歳 二等航海士免状（中華人民共和国発給） 交付年月日 2012年7月27日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年11月10日 免許証交付日 平成25年1月28日

	<p>(平成30年11月9日まで有効)</p> <p>甲板員B 男性 34歳</p> <p>旧一級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成10年2月26日</p> <p>免許証交付日 平成15年2月6日</p> <p>(平成20年2月25日まで有効)</p> <p>本事故当時、本操縦免許証は失効していた。</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷中央部船側外板に擦過傷</p> <p>B 船首部外板及び左舷船首部甲板に亀裂、船首及び左舷船首部舷縁材に破損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士Aほか21人が乗り組み、法定灯火を表示し、自動操舵により、針路約238°（真方位、以下同じ。）速力約17ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で中華人民共和国上海港に向けて大隅海峡を航行中、航海士A及び甲板手が船橋当直に就き、航海士Aが、左舷船首方約4Mに北東進するB船を認め、以後、レーダーでB船の動静を見ることとした。</p> <p>航海士Aは、B船が、方位に変化があり、針路に変化がないので、A船の船首方から右舷側へ通過すると思ったが、接近するにつれて方位変化が小さくなり、平成25年3月5日02時30分ごろ、衝突の危険を感じて、右転すれば、右舷方の陸岸に接近して危険であると思い、手動操舵に切り替え、左舵15°を取って左転したが、B船に対し、音響信号や発光信号で操船意図は伝えなかった。</p> <p>航海士Aは、舵中央とした後、再度、左舵を取って更に左転したものの、B船が右舷正横の至近に接近したので、避けようとして右舵20°を取ったが、02時35分ごろA船の右舷中央部船側外板とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、衝撃を感じず、操舵室を出て右舷のウイングからB船を見たが、問題があるように見えなかったため、大隅海峡を南西進した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか9人が乗り組み、法定灯火を表示し、自動操舵により、速力約10knで肝付町内之浦港^{うちのおうら}に向けて大隅海峡を北東微東（NE/E）進中、甲板員Bが、単独で航海当直に就き、ヘッドアップにし、6Mレンジで使用していたレーダー画面の船首方に輝点を認めた。</p> <p>甲板員Bは、双眼鏡で左舷船首方から南西進するA船の紅色の舷灯を確認し、左舷対左舷で通過できると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたが、A船と約4Mに近づく頃、A船の舷灯が紅色から緑色に変わったので、A船が左転して針路を変えたと思い、右舷対右舷で通過できるように針路を約3°～5°左に取った。</p>

	<p>甲板員Bは、A船の舷灯が再度紅色に変わったので、左舷対左舷で通過できるように針路を約3°～5°右に取ってから船尾方約1Mの同航船に注意を向けていたが、02時35分ごろ、A船の方を見たところ、至近で左転していることに気付き、手動操舵として右舵を取ったものの、衝突を避けられないと思い、機関を中立としたが、B船の船首部とA船の右舷中央部船側外板とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突後、A船が南西進していったので、漁労長が海上保安庁に船舶電話で衝突事故の発生及びA船が航行していった旨を連絡し、自力航行で鹿児島県鹿児島市鹿児島港谷山区に入港した。</p> <p>A船は、03時30分ごろ、国際無線電話による海上保安庁からの通信を受け、鹿児島港沖に錨泊した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、平成24年9月28日から三等航海士としてA船に配乗され、平成25年1月25日から二等航海士となり、月に8回程度大隅海峡を通航しており、これまでの通航回数は36回であった。</p> <p>A船は、船首方の見通しが良好な船首船橋型であり、上海、名古屋及び清水の各港間を結ぶ定期船であった。</p> <p>A船のAIS記録によれば、02時19分ごろまでは、船首方位約242°及び対地針路約238°で航行し、02時20分ごろ～02時31分ごろまでは、船首方位約246°及び対地針路約242°で航行しており、02時31分ごろから左転を始め、02時35分ごろから右転を始めていた。</p> <p>甲板員Bは、平成23年2月から乗船し、大隅海峡は年間十数回通航していた。</p> <p>B船は、10人6直体制の航海当直としており、甲板員Bは、単独で01時50分から2時間立直することになっていた。</p> <p>B船は、速力が約10kn以上になれば、船首が約30cm浮上するが、操船時の見張りに支障は生じなかった。</p> <p>(付図1 A船のAIS記録と甲板員Bの口述に基づく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>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、肝付町南方沖の大隅海峡を南西進中、航海士Aが、左舷船首方に接近したB船との衝突を避ける際、操船の意図を伝えずに左転したことから、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>B船は、肝付町南方沖の大隅海峡を北東微東進中、甲板員Bが、左</p>

	<p>舷船首方のA船の舷灯が紅色に変わったので、左舷対左舷で通過できるように針路を右に変えた後、他船の動静把握に注意を向けていたことから、左転しているA船を至近に認め、衝突を避けようとして右転したが、B船の船首部とA船の右舷中央部が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、肝付町南方沖の大隅海峡において、A船が南西進中、B船が北東微東進中、航海士Aが、左舷船首方に接近したB船との衝突を避ける際、操船の意図を伝えずに左転し、また、甲板員Bが他船の動静把握に注意を向けていたため、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>
参考	<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"> ・海上衝突予防法の航法規定を遵守し、接近する他船に対しては、速やかに、かつ、大幅な回避措置を採ること。

付図1 A船のAIS記録と甲板員Bの口述に基づく事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成25年3月5日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
2:15:05	31-11-38.5	131-06-35.8	242	237.5	16.9
2:18:05	31-11-11.5	131-05-45.5	242	238.3	16.8
2:19:59	31-10-55.1	131-05-13.5	245	241.4	16.8
2:21:05	31-10-46.3	131-04-54.3	246	242.2	16.8
2:22:05	31-10-38.3	131-04-36.7	246	242.5	16.8
2:23:05	31-10-30.4	131-04-19.5	246	242.3	16.7
2:24:05	31-10-22.7	131-04-02.3	246	242.8	16.8
2:25:05	31-10-15.0	131-03-45.0	246	242.3	16.1
2:26:05	31-10-07.2	131-03-27.6	246	242.9	16.7
2:27:05	31-09-59.5	131-03-10.2	246	242.7	16.7
2:28:05	31-09-51.9	131-02-53.1	246	242.8	16.7
2:29:05	31-09-44.1	131-02-35.6	246	242.8	16.7
2:30:05	31-09-36.5	131-02-18.3	246	242.7	16.6
2:31:05	31-09-29.0	131-02-01.3	246	242.9	16.6
2:31:35	31-09-25.2	131-01-52.7	245	242.7	16.6
2:31:50	31-09-23.0	131-01-48.3	238	238.2	16.4
2:31:55	31-09-22.4	131-01-47.3	234	235.9	16.4
2:32:01	31-09-21.1	131-01-45.7	229	231.2	16.1
2:32:10	31-09-19.3	131-01-43.6	224	226.0	15.7
2:32:19	31-09-17.8	131-01-42.0	221	222.7	15.6
2:32:30	31-09-15.4	131-01-39.8	219	219.4	15.6
2:32:47	31-09-11.9	131-01-36.7	217	216.8	15.7
2:33:05	31-09-08.1	131-01-33.8	214	213.6	15.7
2:33:16	31-09-05.3	131-01-31.7	214	212.7	15.9
2:33:41	31-08-59.6	131-01-28.1	208	206.9	15.8
2:33:53	31-08-57.0	131-01-26.6	207	206.6	15.8
2:34:22	31-08-49.7	131-01-23.0	203	202.0	15.9
2:34:46	31-08-43.6	131-01-20.7	195	196.1	16.0
2:34:55	31-08-41.3	131-01-20.2	189	191.7	15.8
2:35:05	31-08-38.7	131-01-19.8	187	188.3	15.4
2:35:20	31-08-34.9	131-01-18.9	196	192.0	15.3
2:35:30	31-08-32.4	131-01-17.9	206	198.8	15.0
2:35:41	31-08-30.3	131-01-16.4	218	208.4	14.6
2:35:51	31-08-28.4	131-01-14.7	225	216.4	14.3
2:36:02	31-08-26.3	131-01-12.5	230	222.4	14.3
2:36:13	31-08-24.5	131-01-10.3	232	226.3	14.4
2:36:25	31-08-22.8	131-01-07.9	235	229.3	14.6
2:37:11	31-08-16.1	131-00-56.7	240	236.4	15.4
2:38:05	31-08-08.7	131-00-42.6	242	239.0	15.9

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。