

船舶事故調査報告書

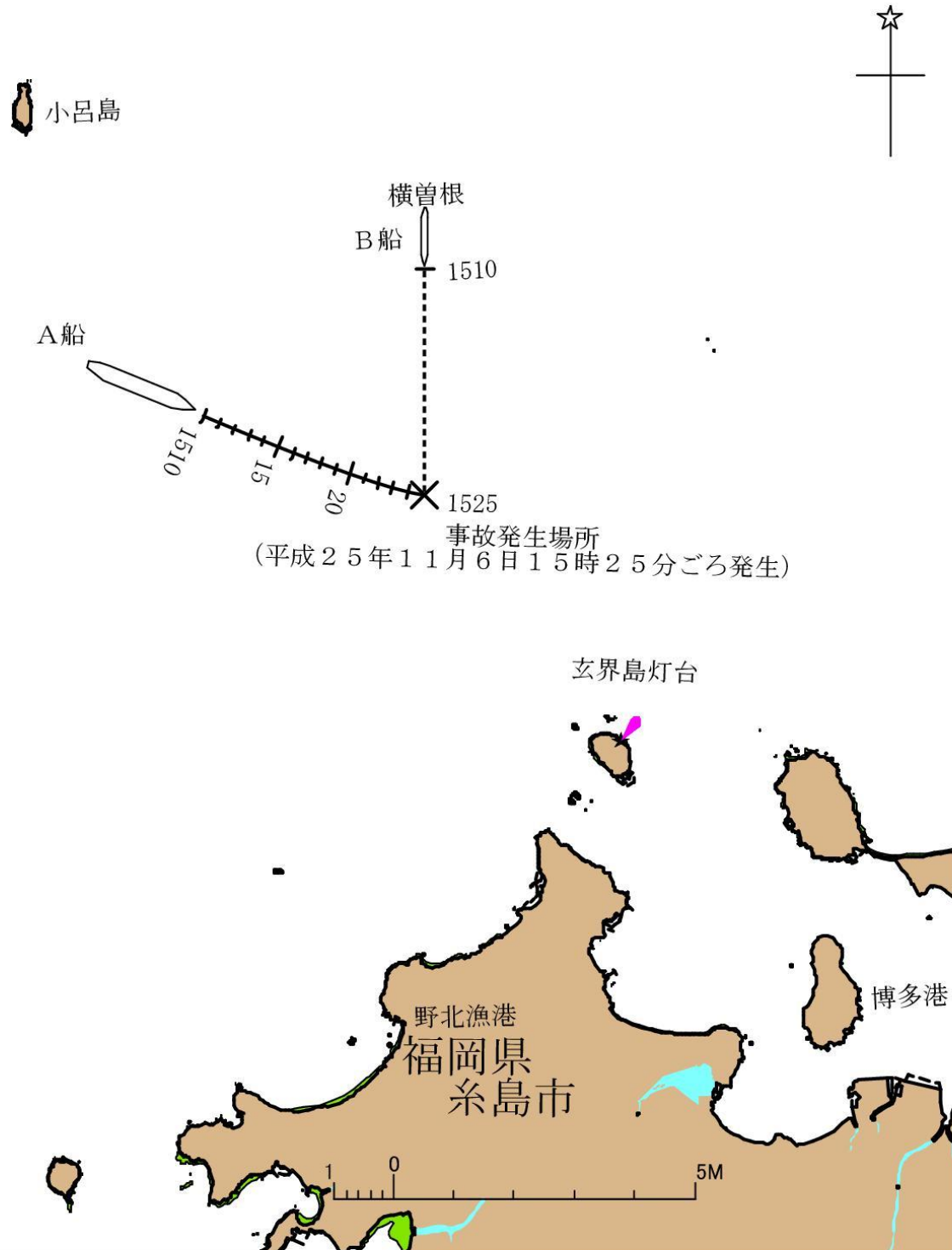
平成26年4月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年11月6日 15時25分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島北西方沖 玄界島灯台から真方位311° 4.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 45.6′ 東経130° 10.1′）
事故調査の経過	平成25年11月7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 ^{エスアイティシイ} ^{フサン} SITC BUSAN （中華人民共和国香港特別行政区籍）、 9,977トン 9610559（IMO番号）、SITC SHIPS MANAGEMENT CO.,LTD. 143.90m×22.60m×11.20m、鋼 ディーゼル機関、8,280kW、2013年2月4日（建造） B 漁船 ^{こうよし} 孝吉丸 、7.9トン FO2-6172（漁船登録番号）、個人所有 14.10m（Lr）×3.44m×1.12m、FRP ディーゼル機関、302kW（動力漁船登録票による）、昭和63年11月3日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（二等航海士）（中華人民共和国籍） 男性 30歳 三級航海士免状（タンカーを除く）（中華人民共和国香港特別行政区発給） 交付年月日 2013年1月30日 （2016年1月27日まで有効） B 船長B 男性 64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50年11月21日 免許証交付日 平成23年1月19日 （平成28年4月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部が圧壊

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか18人（中華人民共和国籍）が乗り組み、コンテナ458個を積載し、福岡市博多港第2区にあるアイランドシティ岸壁に向け、平成25年11月6日15時00分ごろ、玄界島北西方を南東進中、航海士Aは、甲板員Aを見張りに就けて自動操舵とし、船橋当直に就いていた。</p> <p>航海士Aは、3Mレンジとしたレーダーで左舷方から接近するB船を探知したので、自動衝突予防援助装置（ARPA）付きレーダーでB船にマークを付けて注意しながら、約15.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進を続けた。</p> <p>航海士Aは、船首方にも操業中と思われる小型漁船がいたので、汽笛を鳴らせば、かえってその漁船が動き出して危険な関係になると思い、汽笛を鳴らさず、また、B船は、接近すれば、A船を避けると思っていた。</p> <p>航海士Aは、B船が、接近しても、なかなか避航せず、双眼鏡で確認したが、操舵室に人影がなかったので、甲板員Aを操舵に就けて右舵20°を取らせたものの、15時25分ごろ、玄界島灯台から真方位311°4.8M付近において、A船の左舷中央部外板とB船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Aは、自室から昇橋中であつたが、昇橋後、航海士Aから衝突の事実を報告されたので、速力を下げてB船に接近するように指示し、携帯電話で博多港の代理店に連絡して海上保安庁への連絡を依頼した。</p> <p>船長Aは、B船に接近して博多港に向かうことを伝え、B船が僚船と共に南下し始めたので、博多港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、15時ごろ福岡市小呂島東方の漁場である横曾根でたいを狙ったごち網漁を終え、自動操舵によって福岡県糸島市野北漁港^{のぎた}に向けて帰途につき、自動操舵として約15.0knの速力で南進を開始した。</p> <p>船長Bは、周囲を見て付近に危険な関係となる他船がいなかったので、操舵室を離れて操舵室前方に行き、船首方を向いてしゃがみ、海水が張られた魚倉内で空気袋を膨らませて浮いているたいが死ぬことのないよう、たいの空気袋をつぶす処理を開始した。</p> <p>船長Bは、時々立ち上がって前方を見て南進を続けていたところ、突然、激しい衝撃があり、身体が前方に跳ばされ、巻いて置いていた網ロープの中に落ちた。</p> <p>船長Bは、衝突後、B船に浸水の様子がないことを確認し、連絡で駆けつけた僚船と共に低速で野北漁港に向かった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p>

	海象：潮汐 下げ潮の末期
その他の事項	<p>航海士Aは、レーダーを3Mレンジとし、後方2Mにオフセンターしており、B船がレンジ内に入ったときから接近して来ることを認識していた。</p> <p>船長Bは、衝突後、GPSの北緯東経の数値並びに接近して来たA船の船名及びIMO番号をメモした。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で前方に跳ばされたが、ごち網の巻いたロープに落ちたため、負傷しなかった。</p>
分析 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、玄界島北西方沖を南東進中、航海士Aが、左舷方にB船を認めていたが、B船がA船を避けるものと思い、B船が接近するまで、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、玄界島北西方沖を南進中、船長Bが、操舵室を離れ、時々前方を見ながら、魚倉のたいの処理をしていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、玄界島北西方沖において、A船が南東進中、B船が南進中、航海士Aが、B船がA船を避けるものと思い、B船が接近するまで、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、操舵室を離れ、時々前方を見ながら、魚倉のたいの処理をしていたため、A船とB船と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"> ・必要に応じ、汽笛を使用して注意喚起信号を行うこと。 ・保持船は避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合は、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。 ・航行中は操舵室を無人にせず、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 推定航行経路図



付表 1 A船のAIS記録 (抜粋)

平成25年11月6日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
15:09:58	33-46-56.1	130-05-46.5	115	112.1	15.6
15:10:58	33-46-50.5	130-06-03.7	115	110.8	15.6
15:11:58	33-46-44.7	130-06-21.4	115	112.1	15.6
15:12:58	33-46-39.0	130-06-38.5	115	110.8	15.6
15:13:59	33-46-33.1	130-06-56.2	117	113.1	15.6
15:14:59	33-46-26.8	130-07-13.6	117	113.4	15.6
15:15:59	33-46-20.9	130-07-30.5	116	112.3	15.5
15:17:00	33-46-14.9	130-07-48.1	116	112.4	15.5
15:17:59	33-46-09.2	130-08-05.1	115	110.8	15.6
15:18:59	33-46-03.8	130-08-22.7	118	110.4	15.6
15:19:59	33-45-56.8	130-08-39.7	123	118.3	15.5
15:20:58	33-45-49.9	130-08-56.0	115	114.3	15.5
15:21:58	33-45-44.9	130-09-13.6	108	107.1	15.5
15:22:59	33-45-41.9	130-09-31.9	101	097.3	15.6
15:23:58	33-45-39.9	130-09-50.2	101	096.9	15.8
15:24:58	33-45-37.8	130-10-09.3	107	097.2	15.8
15:25:58	33-45-32.1	130-10-25.0	154	139.9	13.3

(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。