

船舶事故調査報告書

平成26年12月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

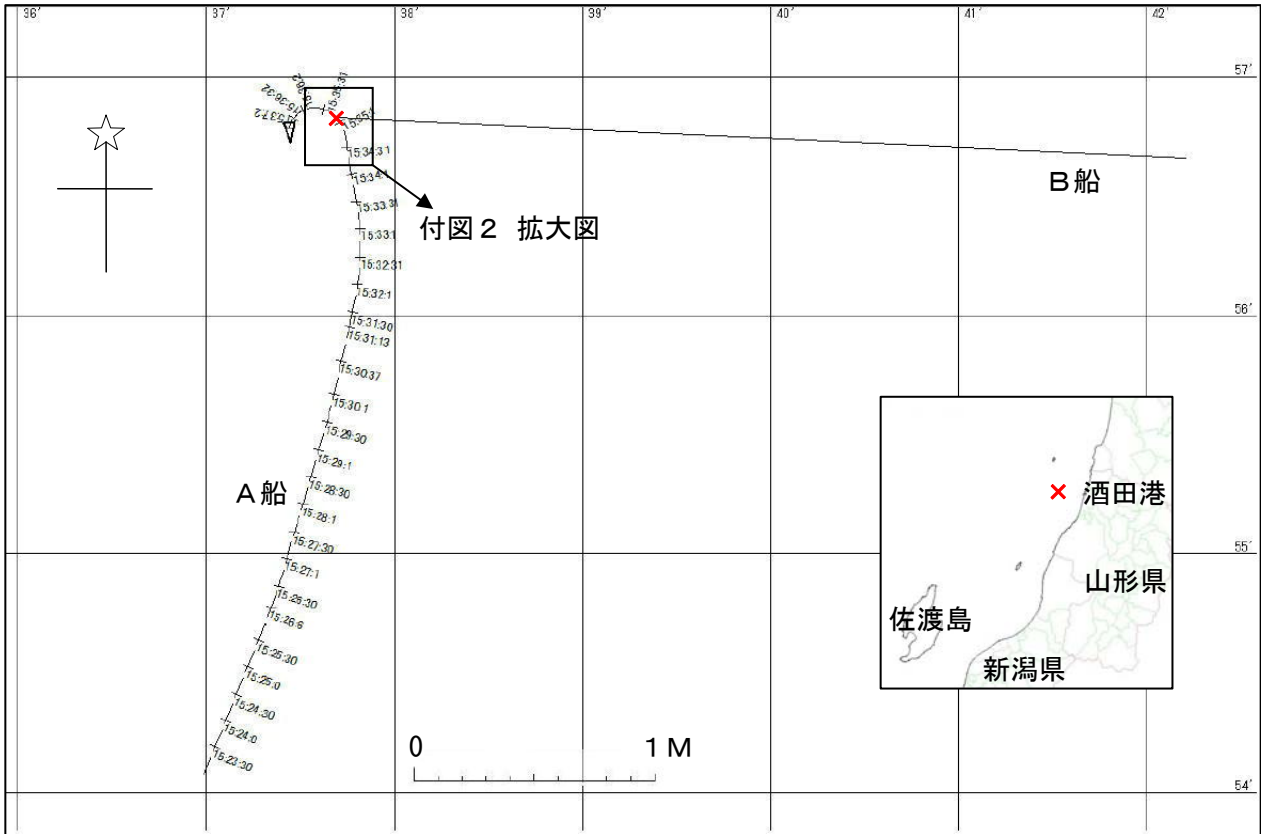
事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月26日 00時35分ごろ
発生場所	山形県酒田市酒田港西方沖 酒田市所在の酒田灯台から真方位270° 8.9海里（M）付近 （概位 北緯38° 56.8′ 東経139° 37.7′）
事故調査の経過	平成26年6月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	<p>A コンテナ船 ^{シノコー トーキョー} SINOKOR TOKYO（大韓民国籍）、9,030トン 9179464（IMO番号）、SINOKOR MERCHANT MARINE CO., LTD 137.00m×22.50m×11.20m、鋼 ディーゼル機関、7,900kW、1999年12月（建造年月）</p> <p>B 漁船 ^{ふくしょう} 福昇丸、19トン TT2-1801（漁船登録番号）、有限会社福昇水産 26.20m×4.40m×1.65m、FRP ディーゼル機関、603.10kW、平成14年7月5日 第290-56387号（船舶検査済票の番号）</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A（大韓民国籍） 男性 51歳 一級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2010年1月20日 二等航海士A（大韓民国籍） 男性 24歳 三級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2012年1月18日 甲板手A（フィリピン共和国籍） 男性 41歳</p> <p>B 船長B 男性 59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59年7月31日 免許証交付日 平成26年5月8日 （平成31年7月30日まで有効） 甲板員B 男性 42歳</p>

	海技免状等 なし
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 船尾船底左舷側に破口、船首マストに曲損等
事故の経過	<p>A 船は、船長 A、二等航海士 A 及び甲板手 A ほか 16 人が乗り組み、船首約 6.10m、船尾約 8.80m の喫水により、秋田県秋田船川港に向け、約 024°（真方位、以下同じ。）の針路及び約 14.4 ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、二等航海士 A 及び甲板手 A が、平成 26 年 6 月 25 日 23 時 45 分ごろ昇橋して船橋当直に就いた。</p> <p>甲板手 A は、26 日 00 時 00 分ごろ、右舷船首方に A 船の前路を右方から左方に横切る態勢の漁船 5 隻を視認し、二等航海士 A に報告した。</p> <p>二等航海士 A は、00 時 22 分ごろ右舷船首約 40° に B 船を認めた。</p> <p>二等航海士 A は、00 時 26 分ごろ、海上保安本部から前方約 4M に漁具があるので、酒田港から 8M 以上離れるように連絡を受けたため、左転して針路を約 020° とし、また、B 船が A 船に右舷方から接近していたが、A 船の前方を安全に通過すると思い、速力を保持して航行を続けた。</p> <p>二等航海士 A は、00 時 32 分ごろ、再度、海上保安本部から更に酒田港から離れて航海するように連絡を受け、針路を約 010° としたが、B 船が A 船に接近して距離が縮まったため、甲板手 A にハードポート（左舵一杯）を指示したものの、00 時 35 分ごろ、酒田港西方沖において、A 船のバルバスバウと B 船の船尾船底左舷側とが衝突した。</p> <p>二等航海士 A は、直ちに主機を停止するとともに、船長 A に連絡し、昇橋した船長 A は、救助艇部署を発令した後、海上保安本部へ通報した。</p> <p>B 船は、船長 B 及び甲板員 B ほか 1 人が乗り組み、酒田港西方沖の鎌礁^{かまがり}におけるいか釣り漁のため、鎌礁に向かう約 273° の針路及び約 10kn の速力で自動操舵として航行中、船長 B が、26 日 00 時ごろ甲板員 B に当直を依頼して操舵室後方で休息した。</p> <p>甲板員 B は、00 時 05 分～10 分ごろ、左舷船首約 45° に A 船の緑灯及びマスト灯を認め、レーダーで A 船との距離が約 6M であることを確認したが、B 船が保持船であり、また、A 船の前方を B 船が通過できると思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>甲板員 B は、A 船との距離が約 0.5M になった頃、B 船が A 船の前方を通過できると思っていたものの、その動静に注意を注ぎ、その後、B 船の左舷やや後方に A 船の紅灯を認めたので、A 船の前方を通</p>

	<p>過できたと思い、レーダー等の航海計器を確認するため、A船から目を離れた後、再度、A船の状況を見ようとして操舵室左舷側の窓から顔を出して後方を見たところ、左舷船尾至近にA船が接近し、B船の船尾左舷側と衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、船尾方に衝撃を感じて直ちに操舵室に入り、主機を中立としていたとき、船首方に再び衝撃を感じ、状況を確認するため、補機を始動して作業灯を点灯したところ、前方にA船を認めた。</p> <p>船長Bは、00時51分ごろ118番に衝突したことを通報した。</p> <p>B船は、船尾部の燃料タンクが損傷して漏油し、航行不能となり、来援した巡視艇にえい航されて酒田港に入港した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付図2 推定航行経路図(拡大図)、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船全景、写真2 A船船首部(バルバスバウ)、写真3 B船全景、写真4 B船船首部、写真5 B船左舷船尾部、写真6 B船船尾船底 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、フォクスルデッキの両側に舷灯が取り付けられていた。</p> <p>二等航海士Aは、約2年間の乗船経験があり、A船には平成26年6月10日に乗船し、3隻目の船舶であった。</p> <p>船長Aは、夜間命令簿に漁船に注意して2M以上のCPA(最接近距離)を保つこと、及び危険を避けるために変針する場合は早期に大きく変針して衝突の危険を取り除き、困難な場合は主機を使用することと記載していた。</p> <p>B船は、航海中、主機駆動の軸発電機を使用しており、本事故発生時、船長Bが、主機回転数を減じて中立とし、船内電源を喪失したため、直ちに補機を始動して船内電源を確保した後、作業灯を点灯した。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、酒田港西方沖を北北東進中、二等航海士Aが、右舷船首方から接近するB船がA船の前方を通過するものと思い込み、前方の漁具を避けようとして左転後、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、酒田港西方沖を西進中、甲板員Bが、左舷船首方から接近するA船の前方を通過できるものと思い込み、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、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、酒田港西方沖において、A船が北北東進中、B船が西進中、二等航海士Aが、前方の漁具を避けようとして左転後、針</p>

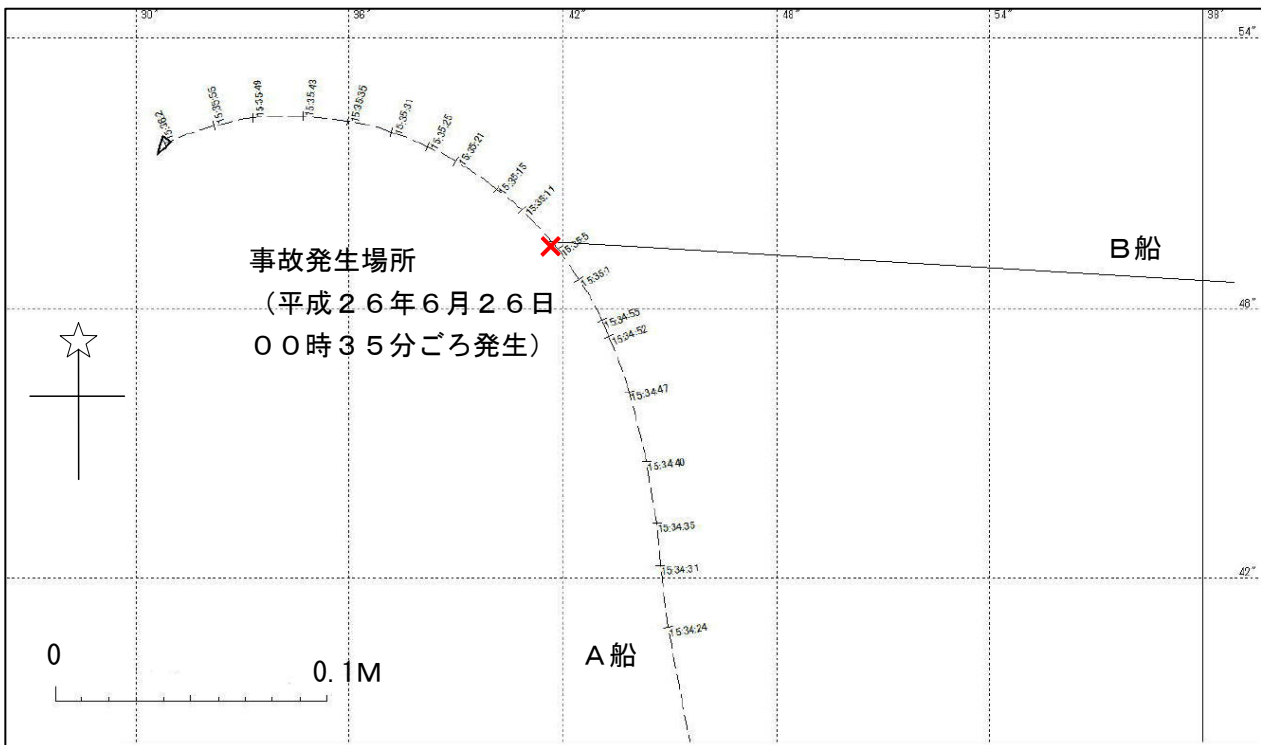
	<p>路及び速力を保持して航行を続け、また、甲板員Bが、左舷船首方から接近するA船の前方を通過できるものと思い込み、針路及び速力を保持して航行を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航行中は、1つのことにのみ注意を向けずに見張りをを行い、他船と接近する場合には衝突のおそれについての正確な判断を行い、海上衝突予防法の規定に従った避航措置を講じること。 ・ 保持船であっても衝突を避けるための最善の協力動作をとる必要があるので、避航船の動静に留意して航行すること。

付図1 推定航行経路図



(注) 図中の時刻は世界標準時であり、+9時間が日本標準時となる。

付図2 推定航行経路図（拡大図）



(注) 図中の時刻は世界標準時であり、+9時間が日本標準時となる。

付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)

平成 26 年 6 月 26 日

時刻 (時:分:秒)	緯度 (北緯) (° -' -")	経度 (東経) (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
00:22:06	38-53-52.8	139-36-53.1	025	023.1	14.4
00:23:06	38-54-05.9	139-37-00.1	024	021.8	14.4
00:24:06	38-54-19.5	139-37-07.1	024	022.0	14.4
00:25:06	38-54-32.9	139-37-14.0	024	021.9	14.4
00:26:06	38-54-46.6	139-37-20.6	021	018.8	14.3
00:27:06	38-55-00.1	139-37-26.0	018	015.8	14.3
00:28:06	38-55-14.2	139-37-31.2	018	016.1	14.3
00:29:06	38-55-27.7	139-37-36.2	017	016.4	14.3
00:30:06	38-55-41.5	139-37-40.9	014	013.2	14.2
00:31:06	38-55-55.7	139-37-45.0	014	012.5	14.2
00:32:07	38-56-09.3	139-37-48.4	003	007.6	14.1
00:33:07	38-56-23.5	139-37-48.6	352	356.3	13.8
00:33:36	38-56-30.0	139-37-47.5	350	350.6	13.7
00:34:07	38-56-37.0	139-37-45.8	350	349.0	13.7
00:34:36	38-56-43.7	139-37-44.5	334	353.1	13.9
00:35:07	38-56-49.6	139-37-41.5	286	327.1	12.0
00:35:37	38-56-52.2	139-37-35.6	243	284.8	9.8
00:36:07	38-56-51.4	139-37-30.2	206	247.3	8.2

(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。

写真1 A船全景



写真2 A船船首部 (バルバスバウ)



擦過傷

曲損

写真3 B船全景



曲損

写真4 B船船首部



写真5 B船左舷船尾部



写真6 B船船尾船底



衝突痕