

船舶事故調査報告書

平成27年9月3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11月18日 16時53分ごろ
発生場所	福岡県北九州市馬島南西方沖 馬島港西防波堤灯台から真方位239° 1,000m付近 （概位 北緯33° 57.6′ 東経130° 50.8′）
事故調査の経過	平成26年11月19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 YI SHENG（中華人民共和国籍）、4,822トン 9130999（IMO番号）、SINOTRANS CONTAINER LINES CO., LTD. 113.00m×19.00m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、3,353kW、1996年8月23日（竣工） B 鮮魚運搬船 No.2010 Bosung ^{ボースン} （大韓民国籍）、143トン 8351340（IMO番号）、個人所有 40.36m×6.90m×2.80m、FRP ディーゼル機関、661kW、1983年1月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 47歳 船長免状（タンカー、旅客船、高速艇を除く）（中華人民共和国発給） 交付年月日 2011年2月1日 （2016年2月1日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 32歳 一等航海士免状（タンカー、旅客船、高速艇を除く）（中華人民共和国発給） 交付年月日 2011年9月8日 （2016年9月8日まで有効） B 船長B（大韓民国籍） 男性 42歳 六級航海士（200トン未満限定船長）（大韓民国発給） 交付年月日 2011年9月7日 （2016年9月6日まで有効）

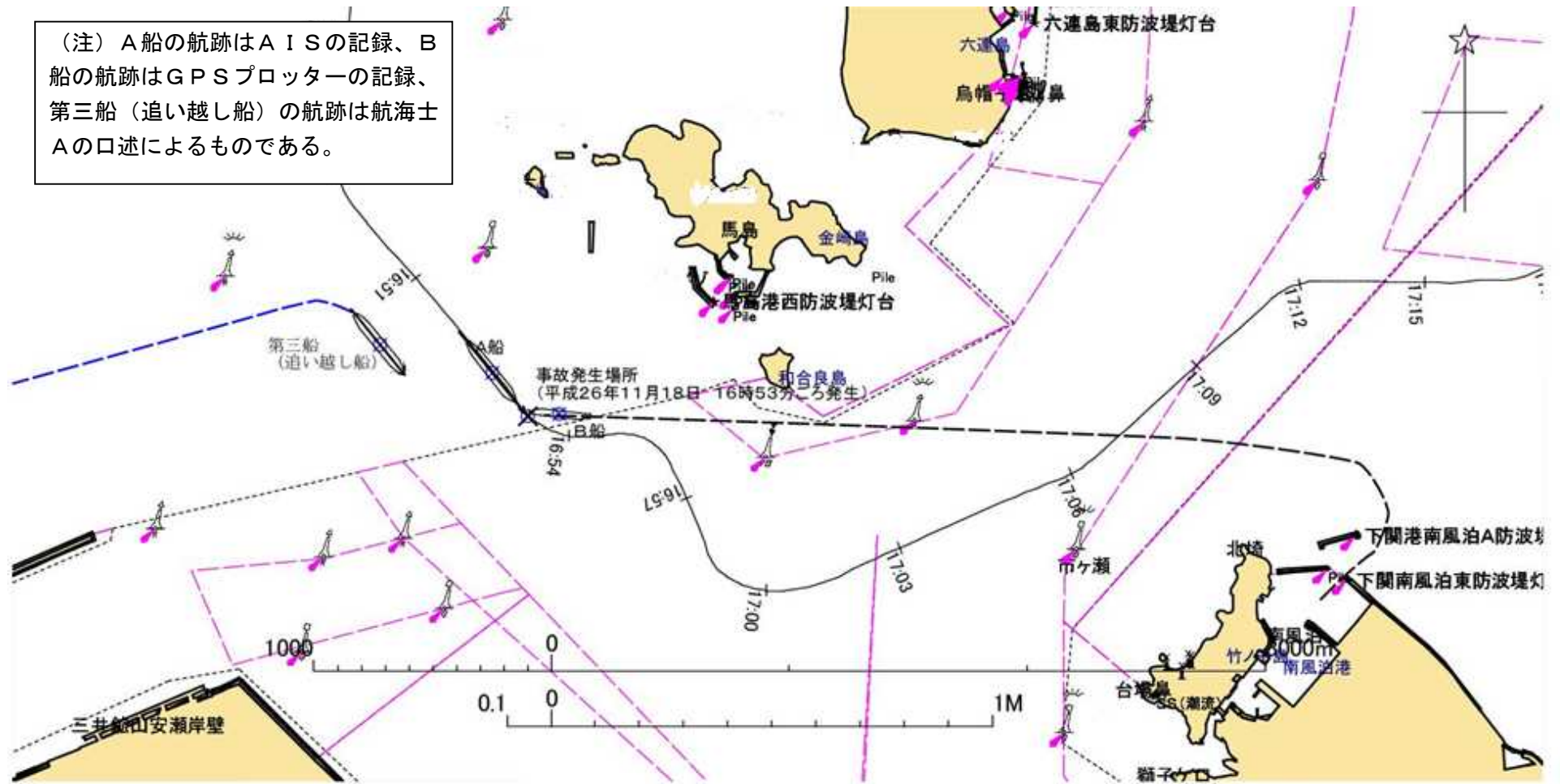
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷及び塗膜剝離 B 右舷船首外板及び船首楼甲板船首部に破口
事故の経過	<p>A 船は、船長A、航海士A及び操舵手Aほか17人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、船首約6.0m、船尾約6.8mの喫水により、馬島南西方沖を、約11.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で関門港の関門第二航路（以下「本件航路」という。）西口に向けて南東進していた。</p> <p>船長Aは、操船指揮を執り、航海士Aを見張りに就け、操舵手Aを操舵に当たらせていた。</p> <p>船長A及び航海士Aは、目視及び2台のレーダーを1.5海里（M）と2Mのレンジとして見張りを行っていたところ、右舷後方に本件航路に入ろうと南東進している船（以下「第三船」という。）及び左舷前方からA船前方を横切るように航行しているB船、そして前方に反航船を認めた。</p> <p>航海士Aは、第三船を先に本件航路に入航させるため、減速するよう船長Aから指示されたので、徐々に減速しながら周囲の見張りを行っていたところ、左舷前方のB船が間近に迫って来たことに気付き、汽笛を連続して鳴らした。</p> <p>A船は、B船がA船の船首方を左方から右方へ通過した後、後進し始めたので、船長Aが操舵手Aに左舵を取るよう指示したところ、平成26年11月18日16時53分ごろ、A船の船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人（全員大韓民国籍）が乗り組み、船首約2.8m、船尾約4.5mの喫水により、山口県下関市南風泊漁港を出港し、船長Bが、操舵室中央にある舵輪前の椅子に座って操船し、航海士Bが操舵室右舷側に立って見張りを行い、大韓民国の済州島に向け、馬島南方沖を約8～9knの速力で西進していた。</p> <p>B船は、レーダーを1.5Mレンジで作動させていたが、船長Bは、航海士Bと会話をしていて、2人の間に位置するレーダー画面を見ず、目視で前方の見張りを行っていた。</p> <p>B船は、本件航路の西口付近を横切るように航行した際、船長Bが、右舷正横300m付近のところに接近するA船に気付き、汽笛を鳴らし、衝突を回避しようとして、クラッチを後進側に入れ、後進していたところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、乗組員に船首の損傷部の調査を指示し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により、山口県下関市六連島錨地に、B船は南風泊漁港に移動した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜</p>

	<p>料)、写真1 A船船首損傷部、写真2 B船船首損傷部(外板)、写真3 B船船首損傷部(甲板) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮流 西流約0.4～0.6kn(事故発生場所) 日没時刻：17時12分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故時、通峡スタンバイ体制をとっており、両舷アンカーをアンカーシャックルの部分まで出していた。 航海士Aは、レーダー画面を見て、約1MのところからB船が、A船の船首方を左方からA船に近づいて来ていることを知っていた。 A船は、VDRを備えていたが、データが上書きされており、本事故調査時は、本事故時のデータがなかった。 船長Bと航海士Bは、A船の汽笛を聞いていなかったが、B船の船尾甲板にいた乗組員は聞いていた。 B船は、AIS及びGPSプロッターを備えており、本事故時までのAISデータの記録はなかったが、GPSプロッターに位置情報の記録が残されていた。 船長Bは、第三船の存在に気付いていなかった。 船長Bは、本事故後、本事故当時パニック状態に陥ったと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、馬島南西方沖を、本件航路西口に向けて南東進中、A船の船首方を左方から右方へ横切って通過した後、後進し始めたB船を、左舵を取って回避しようとしたものの、A船船首とB船右舷船首とが衝突したものと考えられる。 船長Aは、航海士Aから、B船がA船の船首方を左方からA船に近づいて来ていることを聞いていたが、A船が進路及び速力を保持する立場にあり、B船が避けるものと思っていた可能性があると考えられる。 A船は、右舷後方にA船を追い越す第三船がいたことから、左舵を取ったものと考えられる。 B船は、馬島南方沖を西進中、船長Bが航海士Bとの会話に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、本件航路に入航しようとしていたA船の船首方でA船に気付き、衝突すると思い、回避しようとして後進し始め、両船が衝突したものと考えられる。 船長Bは、右舷正横にA船を認めたとき、パニック状態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、A船が馬島南西方沖を、本件航路西口に向けて南東進</p>

	<p>中、B船が馬島南方沖を西進中、船長Bが、航海士Bとの会話に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったため、B船がA船の船首方でA船に気付いて後進し、A船が左舵を取って回避しようとしたが間に合わず、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、周囲の状況とレーダー画面に意識を向け、見張りを適切に行うこと。 ・操船者は、<small>ふくろう</small>輻輳海域を通航する場合、常に周囲の船の動向に注意し、安全な操船を心掛けること。

付図1 事故発生経過概略図

(注) A船の航跡はAISの記録、B船の航跡はGPSプロッターの記録、第三船(追い越し船)の航跡は航海士Aの口述によるものである。



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
16:49:18	33-58-12.0	130-50-12.2	183.4	165	12.5
16:49:41	33-58-07.4	130-50-13.0	164.2	143	11.8
16:50:02	33-58-04.0	130-50-15.4	143.4	139	11.0
16:51:08	33-57-54.5	130-50-25.2	138.7	140	11.5
16:52:19	33-57-43.9	130-50-35.9	140.0	140	11.7
16:53:05	33-57-37.1	130-50-42.4	141.8	126	10.4
16:53:26	33-57-35.0	130-50-44.8	131.1	108	9.3
16:53:48	33-57-33.5	130-50-48.4	111.6	097	7.8
16:54:02	33-57-33.1	130-50-50.4	102.5	092	7.3
16:55:01	33-57-33.4	130-50-58.4	084.4	112	7.0
16:56:03	33-57-30.7	130-51-05.8	137.3	153	6.3
16:57:07	33-57-24.5	130-51-09.5	156.8	155	6.4
16:58:07	33-57-18.5	130-51-12.5	161.8	148	6.3
16:59:02	33-57-14.0	130-51-16.0	127.3	112	5.6
17:00:05	33-57-12.1	130-51-22.6	097.7	089	5.6

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真 1 A船船首損傷部



写真2 B船船首損傷部（外板）



写真3 B船船首損傷部（甲板）

