

船舶事故調査報告書

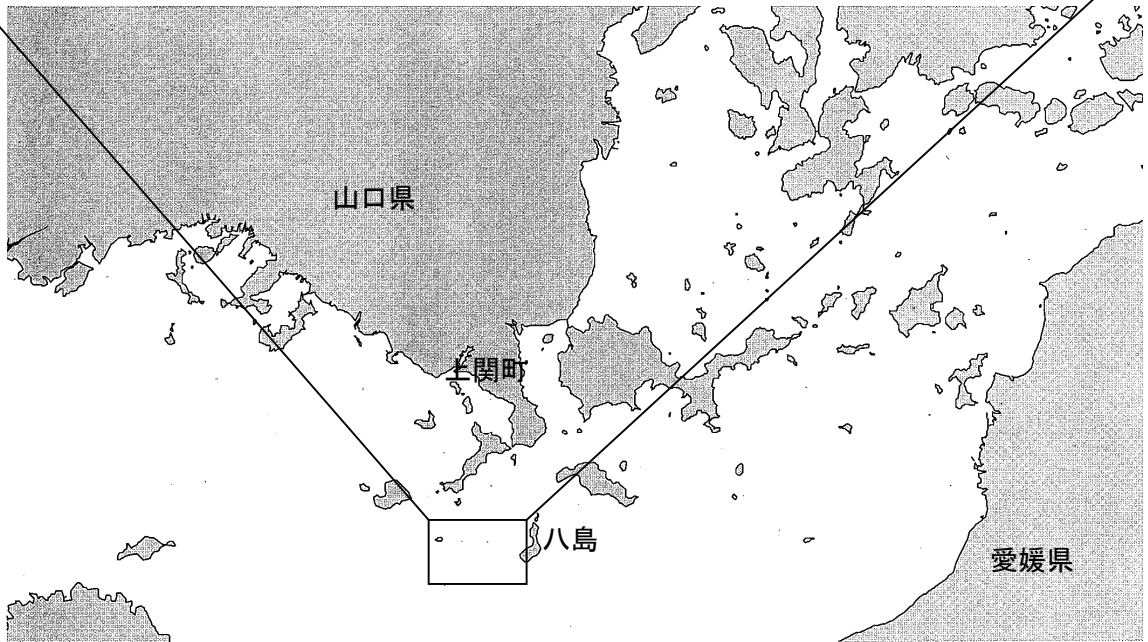
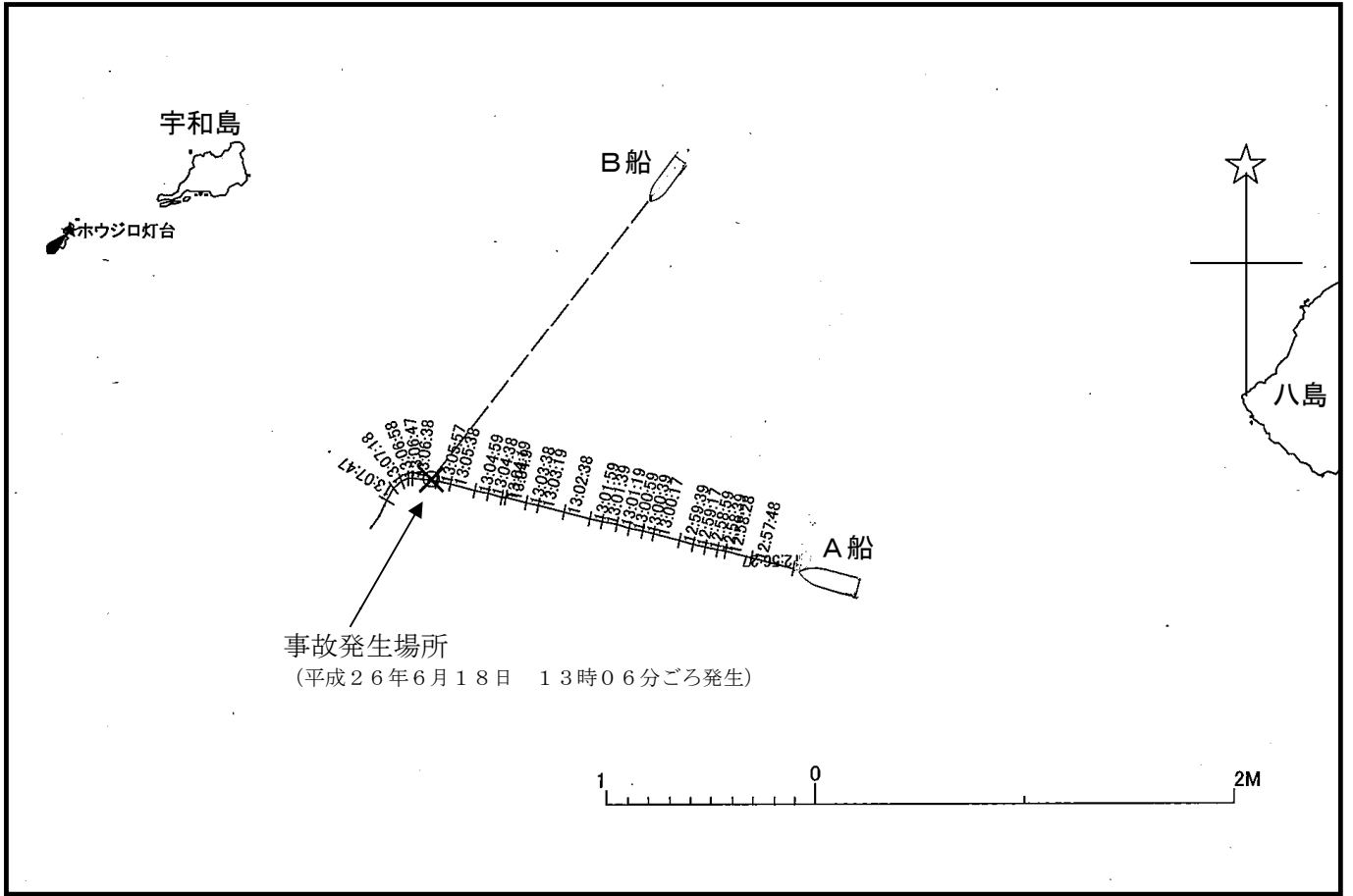
平成27年10月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月18日 13時06分ごろ
発生場所	山口県上関町宇和島南東方沖 ホウジロ灯台から真方位125° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 42.80′ 東経132° 02.96′）
事故調査の経過	平成26年6月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 JUN FENG（ベリーズ籍）、1,881トン 9031856（IMO番号）、JUN FENG(HK) MARINE CO., LIMITED 82.50m (Lr) × 12.50m × 7.50m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、1991年（建造年） B 貨物船 えたじま、499トン 136191、アキ・マリン株式会社 75.93m × 12.50m × 7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成13年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 50歳 締約国資格受有者承認証 船長（ベリーズ発給） 交付年月日 2011年11月10日 （2016年3月31日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 26歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（ベリーズ発給） 交付年月日 2014年5月20日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年1月26日 免状交付年月日 平成22年4月28日 免状有効期間満了日 平成27年8月8日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損を伴う擦過傷

	B バルバスバウ部に曲損、左舷船首外板に擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人（中華人民共和国籍6人、バングラデシュ人民共和国籍2人）が乗り組み、航海士Aが甲板員1人と共に船橋当直に当たり、山口県上関町八島南方沖を自動操舵により約11ノット（kn）の対地速力で西進した。</p> <p>航海士Aは、当直の甲板員に海図台で海図への記入方法を教えた後、見張りに戻り、レーダーで周囲の状況を確認したところ、右舷船首方約1MにB船のレーダー映像を視認した。</p> <p>航海士Aは、B船に衛星電話で連絡してB船の動静を確認しようと思ったが、B船の船名及び電話番号が分からず、どのように対処しようかと考えながらB船を見て、同じ針路及び速力で航行していたところ、B船との衝突の危険を感じ、舵を手動操舵にして左舵を取った。</p> <p>A船は、宇和島南東方沖において、平成26年6月18日13時06分ごろ、その右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船長Bが単独の船橋当直に当たり、宇和島北東方沖を自動操舵により約11.5knの速力で南西進した。</p> <p>船長Bは、宇和島南東方沖を通過した辺りで、レーダー及び目視で左舷方約3.5Mに西進するA船を初認し、電子海図情報表示装置に表示されるA船のAISデータを確認した後、VHF無線電話（以下「VHF」という。）でA船を呼び出すとともに短音5回の汽笛を鳴らしたが、A船からVHFでの応答がなかった。</p> <p>船長Bは、B船が保持船の立場であったので、A船の動静を監視しながら同じ針路及び速力で航行し、A船との距離が約1.5Mとなったとき、再度、VHFでA船を呼び出すとともに短音5回の汽笛を鳴らしたが、依然としてA船からVHFでの応答がなかった。</p> <p>B船は、船長Bが、A船がB船を避けてくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で続航し、A船との距離が約0.3Mとなったとき、衝突の危険を感じ、右舵を取るとともに減速したものの、右転し始めた頃、約5knの速力でA船と衝突した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船の損傷写真1、写真2 A船の損傷写真2、写真3 B船の損傷写真 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>A船は、汽笛を鳴らしていなかった。</p> <p>B船は、AISの受信機のみを装備していた。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、宇和島南東方沖を西進中、航海士 A が、右舷前方約 1 M に B 船のレーダー映像を視認したが、B 船への連絡方法を考え、見張りを適切に行っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行し、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、宇和島南東方沖を南西進中、船長 B が、A 船が B 船を避けてくれると思い、衝突を避けるための動作をとる時機が遅れたことから、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、A 船の A I S データを見て、A 船とは横切りの関係にあり、B 船が保持船の立場にあると思ったものと考えられる。</p> <p>船長 B の V H F による呼び掛けに対し、A 船から応答がなかったことについては、その理由を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、宇和島南東方沖において、A 船が西進中、B 船が南西進中、航海士 A が、右舷前方約 1 M に B 船のレーダー映像を視認したが、B 船への連絡方法を考え、見張りを適切に行っていなかったため、同じ針路及び速力で航行し、また、船長 B が、A 船が B 船を避けてくれると思い、衝突を避けるための動作をとる時機が遅れたため、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"> ・ 常時適切な見張りをを行い、衝突のおそれがあると判断した際には、航法に従った適切な動作をとること。 ・ 航行中、V H F を常時聴取するとともに、通信に際してはなるべく I M O が定める標準海事通信用語を用いること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
13:00:17	33-42-32.1	132-04-13.9	-	283	11.3
13:00:59	33-42-33.9	132-04-05.3	-	284	11.3
13:01:59	33-42-36.7	132-03-51.9	-	284	11.3
13:03:19	33-42-40.3	132-03-34.3	-	283	11.3
13:04:09	33-42-42.5	132-03-23.0	-	283	11.3
13:04:59	33-42-44.8	132-03-12.1	-	284	11.2
13:05:38	33-42-44.6	132-03-03.6	-	284	11.2
13:05:57	33-42-47.5	132-02-59.3	-	284	11.1
13:06:38	33-42-48.2	132-02-50.9	-	272	10.2
13:06:47	33-42-48.1	132-02-49.3	-	265	9.8
13:06:58	33-42-47.4	132-02-47.2	-	255	9.5
13:07:18	33-42-45.6	132-02-44.3	-	233	9.0
13:07:47	33-42-42.1	132-02-41.8	-	204	8.9

(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。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の損傷写真1



損傷箇所

写真2 A船の損傷写真2



写真3 B船の損傷写真

