

船舶事故調査報告書

平成27年6月4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

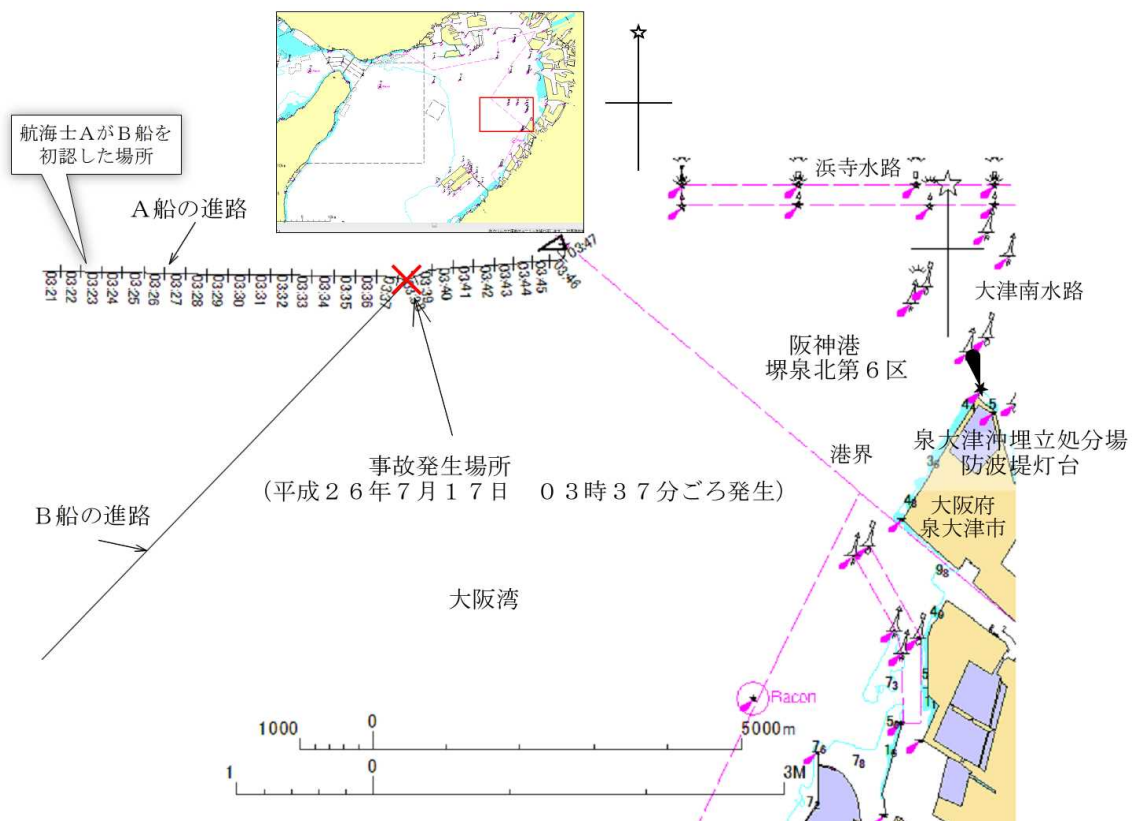
事故種類	衝突
発生日時	平成26年7月17日 03時37分ごろ
発生場所	阪神港堺 ^{さかいせんぼく} 泉北区西方沖 泉大津沖埋立処分場防波堤灯台から真方位281°4.3海里 (M) 付近 (概位 北緯 34°32.79′ 東経135°17.71′)
事故調査の経過	平成26年7月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{ホンシヤン} HONGXIANG（パナマ共和国籍）、1,983トン 9291951（IMO番号）、JIN XIANG SHIPPING CO., LTD 79.99m×13.60m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,080kW、2003年1月 B 貨物船 ^{てんじん} 第八天神丸、480トン 130599、川崎海運有限会社 51.34m×10.50m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、544kW、平成元年4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 38歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年10月14日 （2016年4月26日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 27歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2013年1月10日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 53歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年5月23日 免状交付年月日 平成23年5月19日 免状有効期間満了日 平成28年5月22日 航海士B 男性 49歳

	<p>五級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 平成15年5月27日</p> <p>免状交付年月日 平成25年4月30日</p> <p>免状有効期間満了日 平成30年5月26日</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（甲板員B）</p>
損傷	<p>A 右舷船首部及び球状船首部に凹損及び擦過傷</p> <p>B 左舷船尾部外板に凹損、亀裂及び擦過傷</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか11人が乗り組み、航海士Aが操船に当たり、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、甲板手を舵につかして阪神港堺泉北区西方沖を阪神港堺泉北第6区に向けて東進中、右舷正横方約2MにB船をレーダーで初認した後、目視で紅灯1個を認めた。</p> <p>航海士Aは、B船がA船よりも速く見えたので、B船がA船を追い越していくものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたところ、B船までの距離が約0.3～0.5Mとなり、衝突の危険を感じたので、機関を微速力前進として甲板手に左舵一杯の指示を行った。</p> <p>A船は、約8knの速力で左転中、平成26年7月17日03時37分ごろ、阪神港堺泉北区西方沖において、その右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、自室で仮眠をとっていたところ、大きな衝撃音に気が付き、直ちに昇橋し、航海士Aから衝突した旨の報告を受け、大阪ポートラジオに事故の通報を行った後、海上保安庁の指示を受け、付近の海域に錨泊した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、航海士Bが単独で船橋当直に当たり、操舵室両舷の扉を開放し、自動操舵として針路を阪神港大阪区に向け、約9knの速力で阪神港堺泉北区西方沖を北東進した。</p> <p>航海士Bは、舵輪後方の椅子に腰を掛け、6Mレンジとしたレーダーで確認したところ、航行している他船を余り見掛けなかったため、周囲には支障となる船はいないものと思い、前路の停泊船5～6隻に注意を向けていた。</p> <p>航海士Bは、ふと左舷方を見たところ、左舷後方間近に紅灯1個が見えたので、B船よりも大きい貨物船が間近にいると思い、針路設定つまみを右に回すと間もなく、バーンという衝撃音とともにB船の左舷船尾部とA船の右舷船首部とが衝突するところを目撃した。</p> <p>航海士Bは、衝撃で椅子と共に右舷側の床面に倒れ込んだ。</p> <p>船長Bは、自室で仮眠をとっていたところ、ガシャーンという音響と共に衝撃を感じて直ちに昇橋し、沈没の危険を感じたので、昇橋してきた乗組員全員に救命胴衣を着用させた後、機関を停止して行きあ</p>

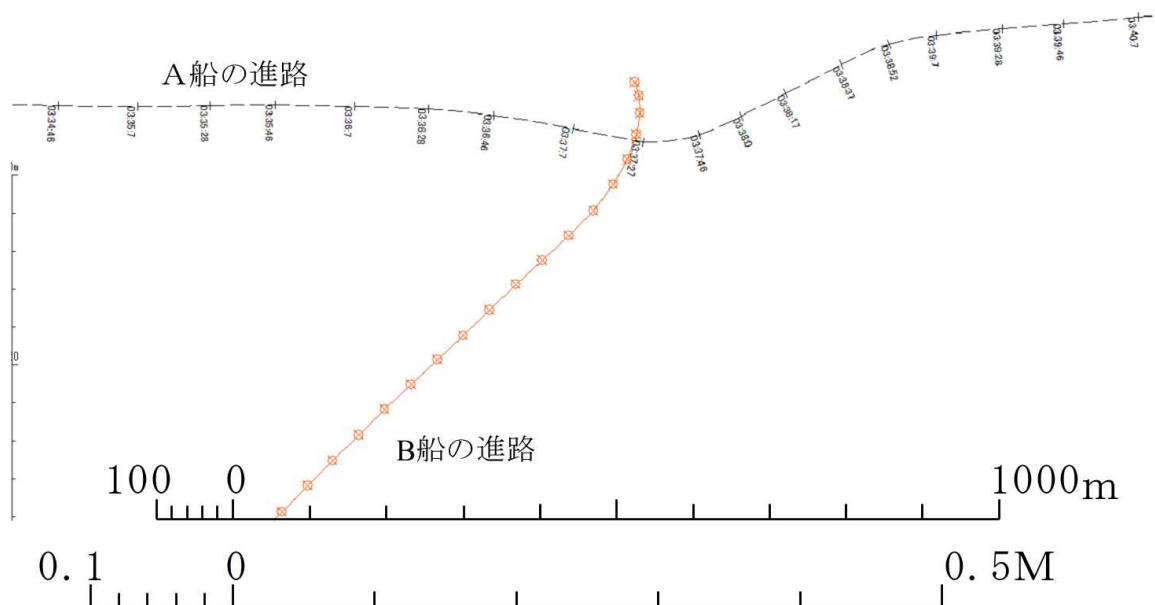
	<p>しを止め、海上保安庁に衝突の通報を行い、機関室等への浸水の有無を確認した後、付近の海域に錨泊した。</p> <p>甲板員Bは、自室で仮眠中、衝撃で飛び起きた際、体をひねり、下船後に受診し、頚椎、腰椎及び右肩関節に捻挫と診断された。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付図2 推定航行経路図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付表2 B船のGPS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、鉱物原料約1,893tを積み、喫水が船首約4.8m、船尾約5.5mであり、法定灯火を表示していた。</p> <p>A船は、日本、大韓民国及び中華人民共和国の諸港間を航行し、月に約2～3回日本国内の港に寄港していた。</p> <p>航海士Aは、2013年10月ごろからA船に乗り組んでいた。</p> <p>A船は、阪神港堺泉北区の錨地に仮泊する予定であり、船長Aが、航海士Aに対し、錨地まで約2.5Mとなったら、機関を微速力前進とし、報告するよう、夜間命令簿及び口頭で指示を行っていた。</p> <p>航海士Aは、00時45分ごろから03時45分ごろまでの予定で甲板手と共に船橋当直についていた。</p> <p>B船は、碎石約1,100tを積載し、喫水が船首約3.7m、船尾約5.0mであり、法定灯火を表示していた。</p> <p>B船は、主に瀬戸内海東部の諸港間を行き来し、本事故海域付近を幾度となく航行していた。</p> <p>航海士Bは、平成11年ごろから本船に乗り組み、平成13年ごろから一等航海士の職をとっており、本事故当時、ふだんより行き合う船が少ないと思っていた。</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、阪神港堺泉北区西方沖を東進中、航海士Aが、右舷正横方に認めたB船がA船よりも速く見えたので、B船がA船を追い越していくものと思ひ込み、右舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船との距離が約0.3～0.5Mとなったときに衝突の危険を感じ、減速して左転したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船のマスト灯を確認せず、またレーダーによる系統的な観察を行っていなかったことから、互いに進路を横切る態勢にあることに気付かず、B船がA船を追い越していくものと思ひ込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、阪神港堺泉北区西方沖を北東進中、航海士Bが、周囲には</p>

	<p>支障となる船はいないものと思い、前路の停泊船5～6隻に注意を向け、左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、間近に接近するまでA船に気付かず、針路設定つまみを右に回したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、6Mレンジとしたレーダーで航行している他船を余り見掛けず、また、前路の停泊船の近くを航行することから、同停泊船に注意を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、阪神港堺泉北区西方沖において、A船が東進中、B船が北東進中、航海士Aが、右舷正横方に認めたB船がA船よりも速く見えたので、B船がA船を追い越していくものと思込み、右舷方の見張りを適切に行わず、また、航海士Bが、周囲には支障となる船はいないものと思い、前路の停泊船5～6隻に注意を向け、左舷方の見張りを適切に行っていなかったため、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"> ・ 船橋当直に当たる者は、衝突のおそれがあるかどうかを判断するため、全ての手段を用いて常に適切な見張りを行うこと。

付図1 推定航行経路図



付図2 推定航行経路図（拡大）



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)
03:30:06	34-32-48.3	135-16-15.1	093	091	9.3
03:30:55	34-32-48.3	135-16-24.3	093	091	9.3
03:32:06	34-32-48.1	135-16-37.7	092	091	9.3
03:32:55	34-32-48.0	135-16-46.9	093	091	9.3
03:33:55	34-32-47.8	135-16-58.2	093	091	9.3
03:34:57	34-32-47.6	135-17-09.4	092	090	9.3
03:36:07	34-32-47.6	135-17-22.9	094	091	9.3
03:36:55	34-32-47.0	135-17-31.9	101	098	9.3
03:37:27	34-32-46.1	135-17-37.8	079	102	9.1
03:37:37	34-32-46.2	135-17-39.3	070	090	8.3
03:37:50	34-32-46.6	135-17-41.3	065	076	7.8
03:38:00	34-32-47.2	135-17-42.8	065	067	7.7

※ 船位は、船橋上方に設置されたアンテナの位置である。

付表2 B船のGPS記録(抜粋)

北緯 (° -')	東経 (° -')	北緯 (° -')	東経 (° -')
34-32.2260	135-16.9931	34-32.5426	135-17.3627
34-32.2449	135-17.0145	34-32.5608	135-17.3847
34-32.2638	135-17.0361	34-32.5785	135-17.4070
34-32.2828	135-17.0576	34-32.5962	135-17.4297
34-32.3017	135-17.0789	34-32.6139	135-17.4523
34-32.3206	135-17.1003	34-32.6315	135-17.4749
34-32.3396	135-17.1217	34-32.6492	135-17.4975
34-32.3582	135-17.1437	34-32.6671	135-17.5201
34-32.3766	135-17.1657	34-32.6847	135-17.5426
34-32.3949	135-17.1877	34-32.7021	135-17.5658
34-32.4135	135-17.2095	34-32.7201	135-17.5871
34-32.4324	135-17.2309	34-32.7384	135-17.6040
34-32.4510	135-17.2525	34-32.7566	135-17.6163
34-32.4693	135-17.2745	34-32.7738	135-17.6238
34-32.4876	135-17.2965	34-32.7890	135-17.6266
34-32.5060	135-17.3187	34-32.8016	135-17.6257
34-32.5243	135-17.3407	34-32.8114	135-17.6221

※ 船位は、船橋上方に設置されたアンテナの位置である。

※ 10秒間隔の船位を示す。