

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第59号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年5月16日 04時10分ごろ
発生場所	台湾海峡北西部 WUQIU YU灯台から真方位196° 21.8海里（M）付近 （概位 北緯24° 38.50′ 東経119° 20.70′）
事故等調査の経過	平成26年5月16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。 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	A 貨物船 せつ丸、499トン 133745、南西海運株式会社 B 漁船 MǐN SHĪ YŪ 06877（中華人民共和国籍）、136トン HY-100347、不詳
乗組員等に関する情報	A 航海士A、五級海技士（航海） B 船長B（中華人民共和国籍）、免状不詳
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板に擦過傷 B 左舷外板に曲損、漁網に切損
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、中華人民共和国廈門港を出港して台湾基隆港に向け、台湾海峡北西部を、約14ノット（kn）の速力で自動操舵により東北東進中、航海士Aが、前直の航海士から当直を引き継いだ後、視界が良くなかったものの、レーダー画面に物標が映っていなかったため付近に船舶はいないものと思い、船橋左舷側前面にある海図台の上で書類を作成していた。 航海士Aは、急に船橋内が明るくなったので顔を上げて前方を見たところ、左舷前方にサーチライトを照射しているB船を認め、衝突のおそれを感じ、手動操舵に切り替え、右舵一杯としたものの間に合わず、平成26年5月16日04時10分ごろ、A船の左舷船尾とB船の左舷側とが衝突した。 航海士Aは、船長Aに連絡した後、機関を停止させた。 船長Aは、乗組員にA船の損傷を確認させ、自力で航行が可能な状態であったので、B船に中華人民共和国におけるA船の代理店の連絡先を渡した後、基隆港に入港した。 B船は、船長ほか8人（中華人民共和国籍）が乗り組み、台湾海峡北西部において、約4knの速力で網を引いて漁ろう中、A船を認めて衝突のおそれを感じ、A船にサーチライトを照射して注意を喚起した

	<p>ものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、A船の代理店に連絡が取れたのでA船を離れ、中華人民共和国石獅港に向けて自力で航行した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視程 約1～2km</p> <p>海象：不詳</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、レーダーレンジを前直が使用していた12Mのまま継続して使用しており、本事故当時、レーダーに海面反射抑制調整が行われていた。</p>
<b>分析</b> 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>A あり、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、台湾海峡北西部を東北東進中、航海士Aが、レーダー画面に物標が映っていなかったため付近に船舶はいないものと思い、海図台の上で書類を作成し、見張りを行っていなかったことから、B船に接近していることに気付かず航行を続け、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船の速力から推算すると、航海士Aが当直を引き継いだ時刻のB船までの距離は、約3～4Mであった可能性があると考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダーを長距離レンジとして使用し、海面反射抑制調整を適切に行っていなかったことから、B船の映像がレーダー画面に映っていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、台湾海峡北西部において、約4knの速力で漁ろう中、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、台湾海峡北西部において、A船が東北東進中、B船が約4knの速力で漁ろう中、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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・見張りを適切に行うこと。</li> <li>・レーダーは適宜調整を行い、常に適切な状態を保つこと。</li> </ul>