

## 船舶事故調査報告書

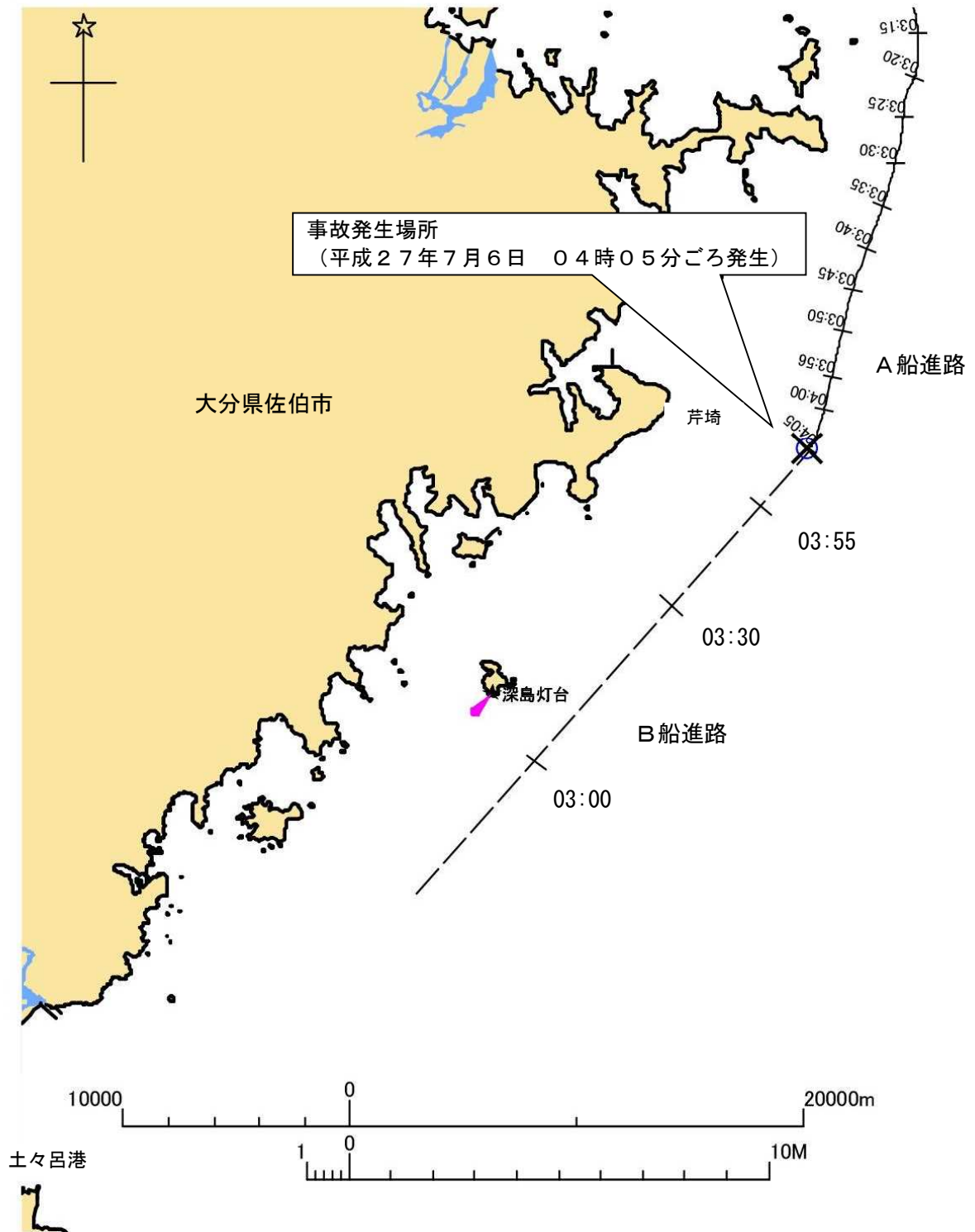
平成28年3月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年7月6日 04時05分ごろ
発生場所	大分県佐伯市 <sup>せんきき</sup> 片埼東方沖 深島 <sup>ふか</sup> 灯台から真方位052° 9.6海里（M）付近 （概位 北緯32° 48.8′ 東経132° 04.6′）
事故の概要	貨物船 <sup>ゼナ</sup> ZENA <sup>エー</sup> Aは、南進中、また、活魚運搬船第三十一 <sup>かず</sup> 和丸は、北東進中、両船が衝突した。 ZENA Aは、船体に擦過傷を生じ、また、第三十一和丸は、船体に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月6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。
<b>事実情報</b> 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 ZENA A（パナマ共和国籍）、25,503トン 9087221（IMO番号）、CALMWATERS-TRANSPORTES MARITIMOS, LDA. 178.37m (Lr) × 30.50m × 16.00m、鋼 ディーゼル機関、7,781kW、1994年9月28日（建造） B 活魚運搬船 第三十一和丸、199トン 132987、有限会社和丸水産 47.54m × 7.80m × 3.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年2月15日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（ウクライナ国籍） 男性 64歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2012年4月17日 （2016年12月31日まで有効） B 甲板員B 男性 42歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成26年12月25日 免状交付年月日 平成26年12月25日 免状有効期間満了日 平成31年12月24日
死傷者等	なし

損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B 右舷船首部外板に凹損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長 A（スロベニア共和国籍）及び航海士 A ほか 19 人（クロアチア共和国籍 2 人、ウクライナ国籍 6 人及びフィリピン共和国籍 11 人）が乗り組み、鉄鋼スラグ約 39,000 t を積載し、シンガポール共和国に向け、法定灯火を表示して日向灘を約 12 ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。</p> <p>航海士 A は、平成 27 年 7 月 6 日 04 時からの船橋当直のため、03 時 45 分ごろ昇橋し、海図で位置を把握した後、前直の航海士から引継ぎを受けようとカーテンを開けて船橋前部に移動した。</p> <p>前直の航海士は、03 時 55 分ごろ、右舷方約 3 M から横切り状態で接近する船をレーダーでプロットしたところ、最接近距離は約 0.45 M との結果から 5° 右に針路を変更した。</p> <p>航海士 A は、引継ぎを終え、04 時 00 分ごろ、右舷船首方約 1.7 M に反航して来る船舶の灯火を確認した。</p> <p>航海士 A は、その反航船と接近し、航海灯の見え具合から衝突のおそれがあり、A 船が避航船であったので、反航船は針路及び速力を保持して来るだろうと思い、避航するため、その船の船尾方に向けようと右舵一杯としたが、04 時 05 分ごろ、A 船の左舷船首部と B 船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長 B 及び甲板員 B ほか 3 人が乗り組み、活魚約 8 t を積載し、愛媛県宇和島市に向け、法定灯火を表示して宮崎県延岡市土々呂港を 6 日 01 時 30 分ごろ出港し、甲板員 B が単独の船橋当直につき、約 10 kn で自動操舵により北東進した。</p> <p>甲板員 B は、03 時 30 分ごろ、レーダーにより左舷船首方約 20° ～ 30° 方向約 12 ～ 13 M に A 船の映像を認め、南進している大型船と思った。</p> <p>甲板員 B は、03 時 55 分ごろ、A 船の映像が約 4 M となり、灯火が上方から白、緑及び白であることを視認し、徐々に方位が自船の船首方を通過するように変化してきていたので、A 船が B 船の船首方を約 1 M 弱で通過するものと考えた。</p> <p>また、甲板員 B は、椅子に腰を掛けて操船中、左舷方約 2 M に動きながら操業している 4 ～ 5 隻の漁船に注意を向けつつ携帯電話でニュースを見ていた。</p> <p>B 船は、甲板員 B が、南進している大型船が安全な距離を保って船首方を通過するだろうと思っていたところ、A 船の船首が至近に迫ったので、避航するため舵を手動にしようとして椅子を降りたが間に合わずに A 船と衝突した。</p>

	<p>甲板員Bは、A船の船尾を通過して機関停止とした。</p> <p>B船は、船長Bの指示により、B船の衝突箇所及び浸水の有無等の確認を行った後、118番通報した。</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)参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、衝突の前に右転する際、汽笛の吹鳴を行わなかった。</p> <p>甲板員Bは、レーダーを使用する際、ARPA機能を使用していなかった。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、芹埼東方沖を南進中、航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、B船と接近し衝突のおそれがあると思い、B船の船尾方に向けようと右転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、芹埼東方沖を北東進中、甲板員Bが、A船が安全に船首方を通過するだろうと思い、携帯電話を使用していて見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、A船の方位が徐々に船首方に変化してきたので安全に通過するだろうと思ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、芹埼東方沖において、A船が南進中、B船が北東進中、航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったため、B船と接近し衝突のおそれがあると思い、B船の船尾方に向けようと右転し、また、甲板員Bが、A船が安全に船首を通過するだろうと思い、携帯電話を使用していて見張りを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>
<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>・ 変針する際には、操船信号を行うこと。</li> <li>・ レーダーのARPA機能を活用して見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

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)
03:15:01	32-58-40.2	132-07-40.8	182	173	12.8
03:20:06	32-57-36.0	132-07-34.2	217	200	12.0
03:25:00	32-56-39.6	132-07-15.6	190	184	12.6
03:30:01	32-55-35.4	132-07-01.2	192	189	13.1
03:35:00	32-54-34.2	132-06-40.2	193	200	12.5
03:40:19	32-53-31.8	132-06-13.2	193	203	12.7
03:45:20	32-52-33.0	132-05-49.2	193	195	12.1
03:50:21	32-51-34.8	132-05-31.8	193	191	11.9
03:56:01	32-50-28.2	132-05-13.8	193	193	12.0
04:00:00	32-49-42.0	132-05-00.6	196	194	12.1
04:05:00	32-48-46.2	132-04-36.0	259	221	11.0

※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、船首方位及び対地針路は真方位である。