

船舶事故調査報告書

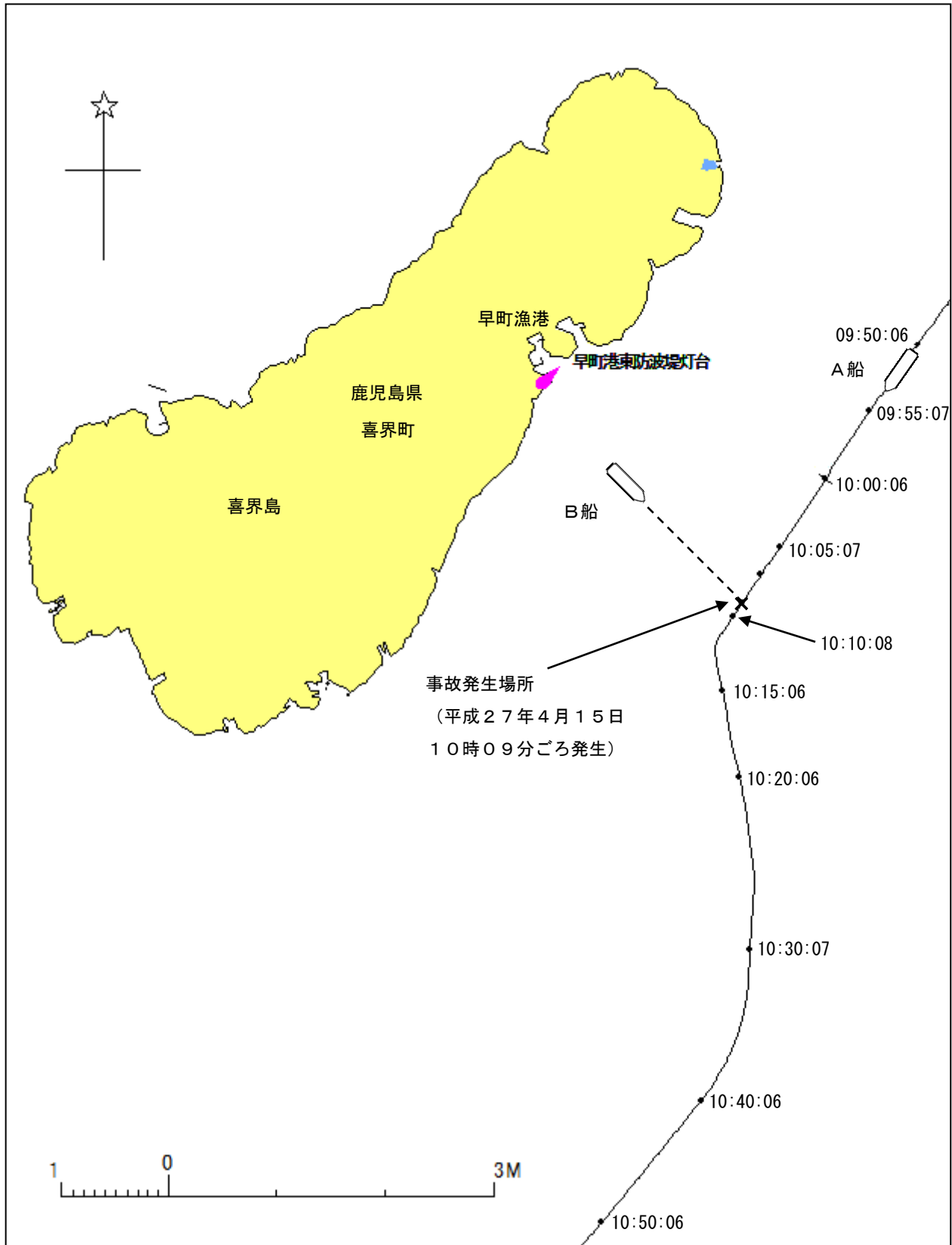
平成28年9月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

| | |
|--|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成27年4月15日 10時09分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県喜界町喜界島東方沖 早町港東防波堤灯台から真方位143° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯28° 17.8′ 東経130° 02.3′） |
| 事故の概要 | 貨物船 ^{ドオン フオン} DONG FENG 1は、南西進中、また、漁船 ^{まさ} 第八正丸は、南東進中、両船が衝突した。 第八正丸は、船長が負傷し、左舷中央部外板の破口等を生じ、また、DONG FENG 1は球状船首部に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成27年4月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 DONG FENG 1（シエラレオネ共和国籍）、2,999トン 9532070（IMO番号）、Shanghai Dongfeng Shipping Co., Limited 96.68m×15.20m×7.60m、鋼 ディーゼル機関、1,545kW、2008年 B 漁船 第八正丸、4.6トン KG3-22478（漁船登録番号）、個人所有 9.55m（Lr）×2.38m×0.95m、FRP ディーゼル機関、254kW（動力漁船登録票による）、昭和63年5月21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 39歳 免状不詳 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 24歳 暫定締約国資格受有者承認証 三等航海士（シエラレオネ共和国発給） 交付年月日 2015年3月18日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和63年1月14日 |

| | |
|-------|--|
| | 免許証交付日 平成24年11月9日 (平成30年1月13日まで有効) |
| 死傷者等 | A なし B 軽傷 1人(船長B) |
| 損傷 | A 球状船首部に擦過傷 B 左舷中央部外板に破口、主機等に濡損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約7.6m/s、視界 良好 海象：水温 約23℃ 沿岸波浪実況図によれば、奄美大島沖における本事故当日09時の波浪等の状況は、次のとおりであった。 波向 西、波高 1.3m、周期 9秒、風向 西北西、風速 15ノット(kn) 喜界町には、本事故時、強風及び波浪注意報が発表されていた。 |
| 事故の経過 | A船は、船長A及び航海士Aほか14人(中華人民共和国籍13人、ベトナム社会主義共和国籍1人)が乗り組み、台湾に向けて京浜港川崎区を出港し、平成27年4月15日10時ごろ喜界島東方沖を南西進していた。 A船は、海上保安庁から任意での調査協力依頼を受け、17日09時30分ごろ鹿児島県奄美市名瀬港に入港した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、喜界町早町漁港を出港し、右舷側から引き縄を出し、漁場に向けて真方位約135°の針路及び約6ノット(kn)の対地速力で自動操舵により喜界島東方沖を航行していた。 船長Bは、北東方の遠方に大型船を認めたが、大型船はいつも喜界島から約20~30M離して航行していたので、喜界島付近には接近しないだろうと思った。 B船は、船長Bが、海上が時化で僚船も出ていなかったため、周囲に他船はいないものと思い、船尾甲板で仕掛けを作るなどの作業を行っていたところ、15日10時09分ごろ、B船の左舷側に大型船が衝突し、転覆した。 船長Bは、船外に投げ出され、海面上に浮上した際に南西方へ航行を続ける大型船を認めた。 B船が所属する漁業協同組合は、21時07分ごろ、B船が漁に出たのち戻らないので、海上保安庁に捜索を要請した。 船長Bは、転覆したB船の船底部に乗っていたところ、16日00時02分ごろ海上保安庁の航空機に発見され、巡視艇に救助されて名瀬港に運ばれ、搬送された病院で低体温、脱水、頭部打撲傷、足切創及び左角膜びらんと診断された。 B船は、早町漁港沖まで巡視艇にえい航された後、僚船にえい航が引き継がれ、早町漁港で陸揚げされた。 |

| | |
|---|--|
| | (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) |
| その他の事項 | <p>海上保安庁の情報によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 16日05時30分ごろ、沖縄県伊平屋村伊平屋島西方沖において、巡視艇によって航行中のA船の球状船首部に擦過傷と白色塗料の付着が確認された。</p> <p>(2) A船の球状船首部に付着していた塗料を鑑定した結果、B船の船体塗料と類似していることが判明した。</p> <p>(3) 本事故発生時の船橋当直者は、航海士Aであった。</p> <p>(4) A船は、4月22日、台湾に向けて名瀬港を出港した。B船は、レーダーを装備していたが、使用していなかった。船長Bは、本事故時、音響信号を聞いていなかった。船長Bは、転覆後、救命胴衣を着用したが、防水型の携帯電話を身に付けていなかったため、連絡できなかった。</p> |
| 分析 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 不明、B あり</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A船は、喜界島東方沖を南西進中、B船と衝突したものと考えられるが、航海士Aから情報を得ることができなかったため、衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、喜界島東方沖を南東進中、船長Bが、周囲に他船はいないものと思いき、船尾甲板で仕掛けを作るなどの作業を行っていて見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | 本事故は、喜界島東方沖において、A船が南西進中、B船が南東進中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。 |
| 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"> ・常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 |

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) |
|---------------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|--------------|
| 09:40:06 | 28-21-21.8 | 130-05-05.7 | 222 | 218.3 | 8.4 |
| 09:50:06 | 28-20-10.2 | 130-04-08.4 | 222 | 213.4 | 9.0 |
| 09:55:07 | 28-19-33.2 | 130-03-38.7 | 222 | 212.5 | 8.9 |
| 10:00:06 | 28-18-55.4 | 130-03-09.9 | 221 | 219.3 | 9.1 |
| 10:05:07 | 28-18-17.7 | 130-02-41.2 | 222 | 214.0 | 9.2 |
| 10:07:07 | 28-18-02.5 | 130-02-29.6 | 222 | 215.2 | 9.3 |
| 10:09:08 | 28-17-47.0 | 130-02-17.9 | 221 | 213.7 | 9.2 |
| 10:10:08 | 28-17-39.2 | 130-02-12.0 | 221 | 214.1 | 9.2 |
| 10:15:06 | 28-16-57.9 | 130-02-05.6 | 170 | 167.3 | 9.1 |
| 10:20:06 | 28-16-10.5 | 130-02-16.4 | 170 | 161.1 | 9.5 |
| 10:30:07 | 28-14-34.3 | 130-02-22.8 | 191 | 182.8 | 9.2 |
| 10:40:06 | 28-13-10.4 | 130-01-52.0 | 230 | 221.9 | 8.7 |
| 10:50:06 | 28-12-03.1 | 130-00-50.1 | 229 | 222.1 | 8.8 |

※ 船位は、船橋上方に設定された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。