

船舶事故調査報告書

平成30年5月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年9月20日 08時42分ごろ
発生場所	紀伊水道南方沖 伊島灯台から真方位176°22.9海里（M）付近 （概位 北緯33°27.8′ 東経134°51.0′）
事故の概要	石炭運搬船 ^{ジェイビー アジュール} JP AZUREは、漂流中、また、貨物船 ^{けいよう} 啓洋丸は、西南西進中、両船が衝突した。 JP AZURE は、船尾部に凹損等を生じ、また、啓洋丸は、船首部に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成29年9月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 石炭運搬船 JP AZURE、48,042トン 141188、日本郵船株式会社（船舶所有者）、八馬汽船株式会社（船舶管理会社） 229.93m×38.00m×19.90m、鋼 ディーゼル機関、12,240kW、平成17年2月7日 B 貨物船 啓洋丸、498トン 140806、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、まるいち汽船株式会社 76.22m×12.30m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成20年6月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 52歳 締約国資格受有者承認証 船長（日本国発給） 交付年月日 2017年2月16日 （2021年1月21日まで有効） 航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 24歳 締約国資格受有者承認証 航海士（日本国発給） 交付年月日 2016年10月31日 （2021年10月30日まで有効） B 船長B 男性 77歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年8月2日

	免状交付年月日 平成26年1月10日 免状有効期間満了日 平成31年4月24日
死傷者等	なし
損傷	A 船尾部に凹損等 B 船首部に曲損、亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか21人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、インドネシア共和国^{サマリンダ}Samarinda港を発し、平成29年9月20日03時20分ごろ紀伊水道南方沖に至り、徳島県橘町橘港への入港時刻の調整目的で機関を止め、漂流を開始した。</p> <p>航海士Aは、船長から割り振られた当直時間帯に従って08時00分ごろ前直の一等航海士から船橋当直を交代し、単独の当直についた。</p> <p>航海士Aは、入直後、周囲を見渡し、さらにレーダーで周囲を確認したところ、A船に接近する船舶が見当たらなかったため、船橋後部の海図台の前に移動して書類の記載作業等を行った。</p> <p>一等航海士は、上甲板の中央付近で作業をしていたところ、右舷船尾方からA船に向けて接近するB船を認め、近くにいた甲板手にトランシーバでB船の接近を航海士Aに知らせよう指示した。</p> <p>A船は、航海士Aが、甲板手からの知らせを聞き、船橋前部に移動して周囲を見渡したところ、右舷船尾方至近にB船を認めたが、どうすることもできず、08時42分ごろA船の船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aからの報告を聞き、損傷状況等を調査したところ、船尾部に凹損等を認め、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示で橘港沖に錨泊し、後日、同港に入港して仮修理が行われた。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船長Bが単独で船橋当直につき、約245°の針路（真方位、以下同じ。）、約11.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、紀伊水道南方沖を高知県室戸市室戸岬沖に向けて西南西進していた。</p> <p>船長Bは、08時15分ごろ、目視で船首方約5Mのところに船首を北方に向けているA船を初認し、紀伊水道に向けて北進しているものと思い、船橋当直に当たっていたところ、入直したところにB船の管理会社から燃料搭載予定についての問い合わせがあったことを思い出し、他に航行の支障となる船舶が見当たらなかったため、船橋後部の海図台の前に移動し、機関室から昇橋した機関長と2人で、船尾方を向いて燃料油搭載計画簿を見ながら電卓を用いて次々港着岸時の残油量の計算を行った。</p>

	<p>船長Bは、ほぼ計算を終えたころ、突然衝撃を感じ、振り返って船首方を見たところ、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、乗組員の安否及び損傷状況等を調査したところ、船首部に亀裂等を認め、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、海上保安庁の指示で徳島県徳島小松島港に入港し、仮修理が行われた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、石炭約78,058tを積載してほぼ満載状態で、喫水が船首約12.72m、船尾約12.86mであった。</p> <p>A船は、船首を約300°に向けて漂流中、海潮流の影響を受けて約316°方向に約0.7knの速力で圧流されており、マストに黒色の球形形象物2個を連掲し、機関を直ちに使用できる状態にしていた。</p> <p>B船は、空船状態で、喫水が船首約1.8m、船尾約3.6mであった。</p> <p>航海士Aは、海図台の前に移動する際、A船が漂流しているので航行している他船がA船を避けてくれるものと思った。</p> <p>船長Bは、A船を視認した際、これまで08時過ぎに紀伊水道南方海域で漂流している巨大船を見たことがなかったので、A船が北進して紀伊水道に向かっているものと思った。</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 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、紀伊水道南方沖で漂流中、航海士Aが、航行している他船が漂流中のA船を避けてくれるものと思い、書類の記載作業等に注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船に向けて接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、紀伊水道南方沖を西南西進中、船長Bが、A船を視認した際、これまで08時過ぎに紀伊水道南方海域で漂流している巨大船を見たことがなかったので、A船が北進しているものと思い込み、海図台の前に移動して見張りを適切に行っていなかったことから、A船が漂流していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、紀伊水道南方沖において、A船が漂流中、B船が西南西進中、航海士A及び船長Bが、共に見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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"> ・漂流中に船橋当直に当たる者は、周囲に目を配るなど、適切な見

	<p>張りを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船橋当直者は、視認した船舶と衝突するおそれがあるかどうか、方位の変化を見るなど、適切な見張りを行うこと。
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生経過概略図



写真1 A船の損傷状況

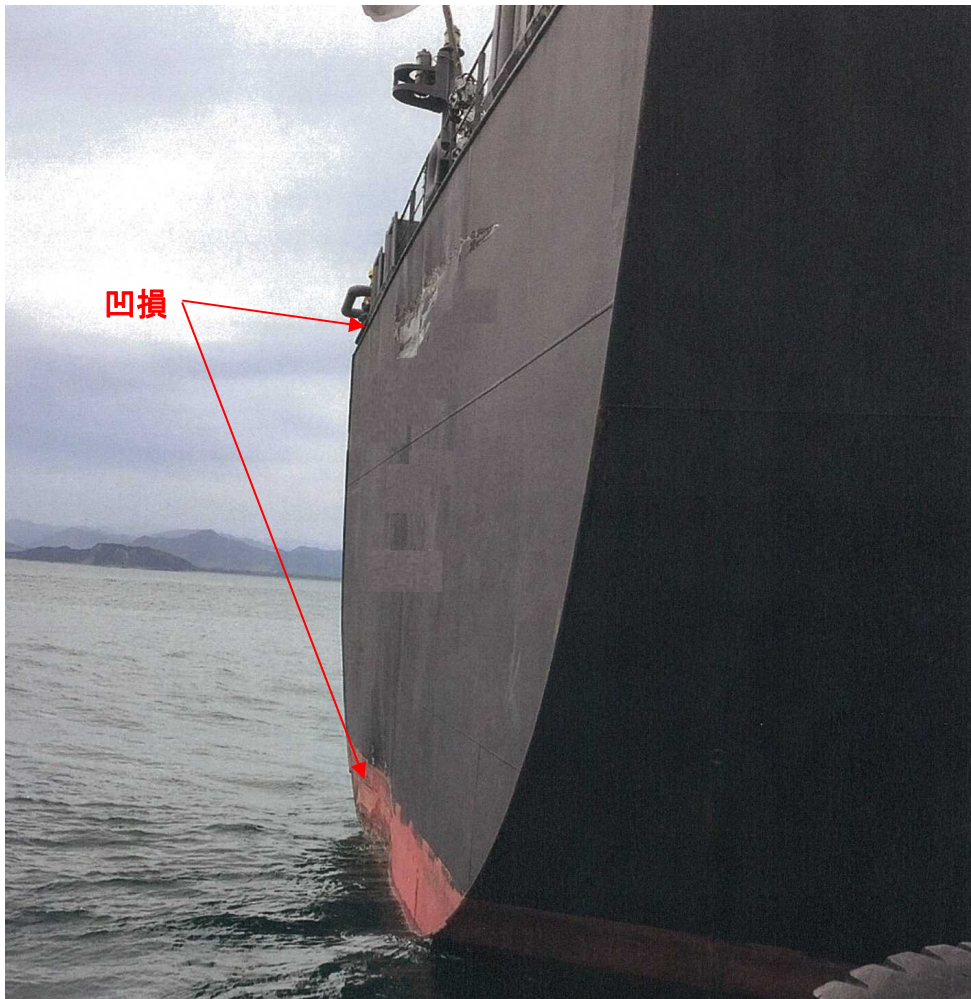


写真2 B船の損傷状況

