

船舶事故調査報告書

平成31年3月27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30年10月14日 11時46分ごろ
発生場所	大分県 ^{ひめしま} 姫島村姫島南西方沖の姫島水道 姫島港A防波堤西灯台から真方位236° 1.34海里（M）付近 （概位 北緯33° 42.3′ 東経131° 37.5′）
事故の概要	貨物船 ^{シーエイケイ} CJK OSAKAは、西北西進中、また、プレジャーボート ^{フィッシュ オン} Fish on IIは、漂流中、両船が衝突した。 CJK OSAKA は、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、Fish on II は、左舷船首部ハンドレールの曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月15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。
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 CJK OSAKA（パナマ共和国籍）、2,576トン 9016430（IMO番号）、YELLOW SEA SHIPPING S.A. 89.36m×14.50m×7.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1990年 B プレジャーボート Fish on II、5トン未満（長さ6.66m） 280-31763大分、個人所有 6.66m（Lr）×2.25m×1.02m、FRP ディーゼル機関、54.40kW、平成6年6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 52歳 暫定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 2018年9月28日 （2018年12月28日まで有効） B 船長B 男性 40歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年8月18日 免許証交付日 平成28年8月18日 （平成33年8月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部ハンドレールの曲損及び同取付部の破損等

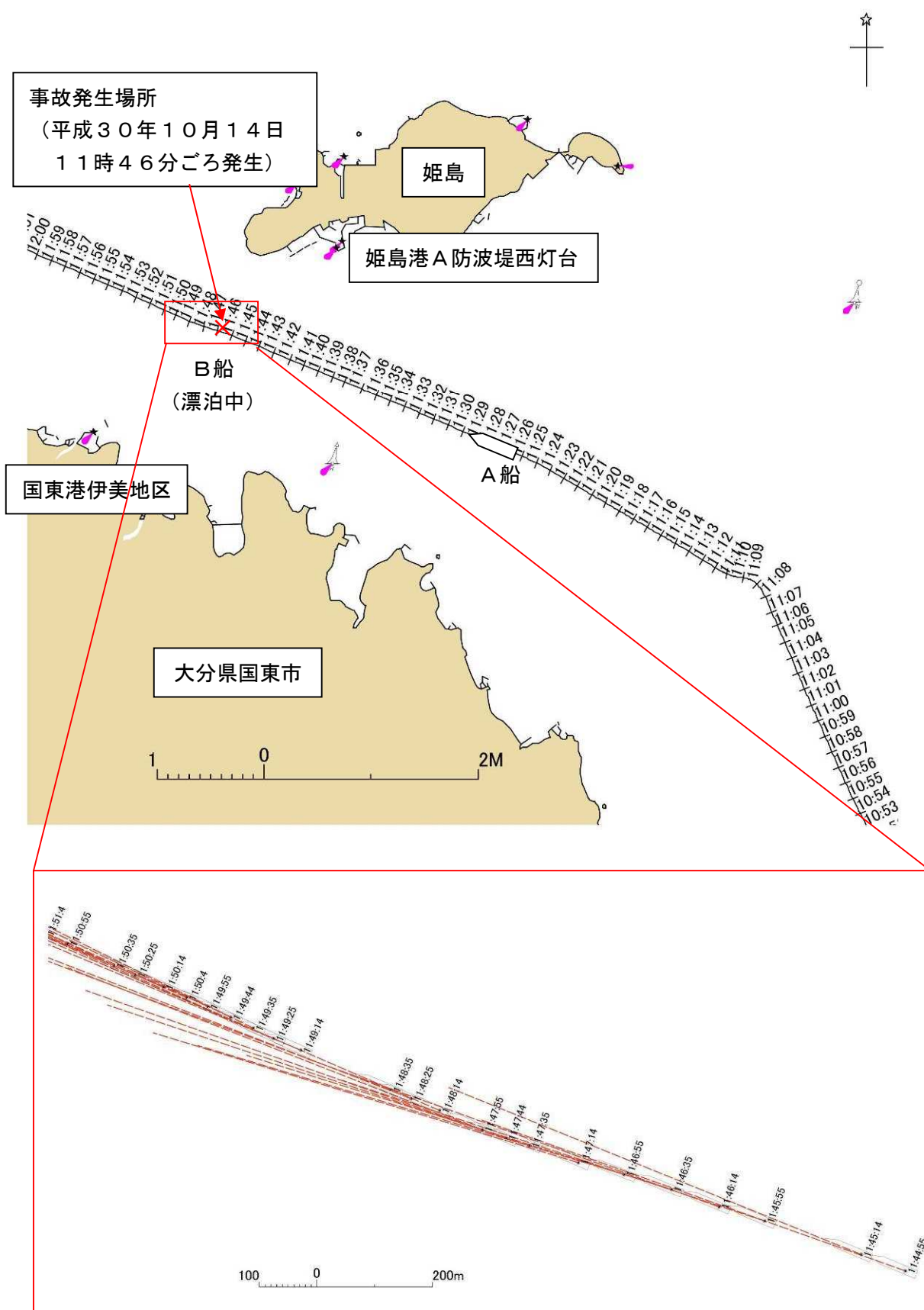
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか11人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、鋼板2,564tを積載し、平成30年10月14日08時00分ごろ中華人民共和国上海港に向けて大分県大分市大分港を出港した。</p> <p>船長Aは、出港操船に引き続いて船橋当直につき、甲板手を操舵に当たらせて操船を指揮し、目視及び1.5Mレンジとしたレーダーによる見張りをを行いながら、^{くにさき}国東半島東方沖を北北西進した後、左転して姫島水道に向かった。</p> <p>船長Aは、主機を全速力前進として約9ノット（kn）の対地速力で姫島水道を西北西進中、船首方の少し右側約100mのところに、船首を西北西方に向けて動きのないB船を初めて認めた。</p> <p>船長Aは、衝突の危険を感じて直ちに左舵一杯を取るよう甲板手に指示した後、キック（舵を取った側と反対方向に船尾が押し出される作用）を効かせて衝突を避けようと舵中央、次いで右舵一杯を指示した。</p> <p>船長Aは、B船が間近となつてからはA船の船体により接近状況が見えなかったが、右舷ウイングに出て船尾方を確認したところ、B船に異常が無いように見え、衝撃も音も感じなかったので、衝突せずに通過できたと思い、針路を元に戻すよう甲板手に指示して航行を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、海上保安庁からVHF無線電話による呼び出しを受けて停船を指示された後、代理店と連絡を取ってB船と衝突したことを知り、反転して大分港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人5人を乗せ、たい釣りの目的で07時00分ごろ姫島水道の釣り場に向けて大分県国東市国東港伊美地区を出港した。</p> <p>B船は、伊美地区北東方の釣り場に至り、船首からパラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）を投入し、船首を西北西方に向けて漂泊しながら釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部で釣りを行っていたところ、船尾方から接近するA船に気付いたが、まだ距離があったので危険を感じず、A船が漂泊中のB船を避けていくと思い、釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、A船が約150mの距離に接近した頃、A船にB船を避ける様子がなかったので衝突の危険を感じ、右舷船首部で釣りを行っていた同乗者の1人にパラアンカーを揚げるように指示し、自身は主機を始動して汽笛を2、3回吹鳴した。</p> <p>B船は、パラアンカーを揚げている際に左回頭し、船長Bが、A船が汽笛を鳴らすこともなく左舷船尾方から接近してくるので、A船がB船の存在に気付いていないと思い、パラアンカーを揚げ終えるのと</p>

	<p>ほぼ同時に主機を全速力後進として後退中、11時46分ごろA船の船首部が船首至近を通過した後、A船の航走波に乗ってA船に寄せられ、左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、A船が停船することなく航行を続けたので、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した後、自力で航行して伊美地区に帰港した。</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)、写真1 A船、写真2 A船の操舵室左舷側レーダーの前から船首方を見る、写真3 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、08時～12時及び20時～00時を船長A及び甲板手による船橋当直時間として割り振り、他の航海士と同様に船橋当直を行っていた。</p> <p>船長Aは、主に操舵室左舷側に設置されたレーダーの前に立ち、時折、操舵室内を左右に移動しながら、目視及びレーダーによる見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、船首方に先航する商船が数隻いたので、レーダー及び目視によりそれらの動向に気を配っていた。</p> <p>船長Aは、B船を初めて認めた時点で衝突のおそれがある緊迫した状況であったので、転舵で衝突を避けることを優先し、主機を使用できる状況であったが、減速することは考えなかった。</p> <p>船長Aは、船首から目測で約100mの距離にB船を初めて認めたが、B船が小型船であったので、1.5Mレンジとしたレーダーに映っておらず、海面が太陽光を反射して白色のB船が見えづらく、また、船首マストの死角に入るなどし、B船の発見が遅れたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、伊予灘から周防灘に入って西航する際、通常は姫島の北方を通航するが、本事故当時、より近いルートを選択し、姫島水道を通航することにした。</p> <p>船長Aは、姫島水道の通航経験が2、3回あり、操業している小型漁船又は釣りをしているプレジャーボートに注意が必要であることを知っていた。</p> <p>船長Aは、B船を認める時期が遅れたものの、その後の転舵により衝突を避けるための動作をとったので、無事に衝突を避けられたと思っていた。</p> <p>船長Bは、約2年前から月に2回程度、姫島水道でB船を使用して釣りを行っていたが、これまで漂泊中のB船を航行船が避けてくれたので、漂泊中に自ら航行船を避けたことがなかった。</p> <p>船長Bは、汽笛を鳴らしてパラアンカーの揚収を待っていたが、衝突を避けるには間に合わないと思い、パラアンカーが揚がるか揚がらないかのタイミングで主機を全速力後進とした。</p>

	<p>船長Bは、一旦、A船の船首部がB船の船首方至近を通過して衝突を避けられたと思ったものの、A船の航走波に乗って左舷船首部が擦過したが、衝突前に主機を全速力後進として後退したことで、衝突による被害が軽減されたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、姫島水道を西北西進中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に気付くのが遅れ、船首から約100mの距離でB船を初認した後に転舵により衝突を避けようとしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視及び1.5Mレンジとしたレーダーによる見張りを行っていたが、小型船であるB船が、レーダーに明確に映っておらず、目視によっても見えづらい状況下、先航する商船の動向に気を配っていたことから、船首方で漂泊中のB船に気付くのが遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、姫島水道においてパラアンカーを投入して漂泊中、船長Bが、船尾方から接近するA船に気付いたが、A船が漂泊中のB船を避けると思い、漂泊を続けたことから、A船との距離が約150mとなって衝突の危険を感じ、パラアンカーを揚収して主機を始動するとともに汽笛を吹鳴し、全速力後進としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、左舷船尾方から接近するA船に対して全速力後進としてA船の進路から離れるように後退したことから、両船の船首部が擦過する態勢で衝突し、衝突による被害が軽減された可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、姫島水道において、A船が西北西進中、B船がパラアンカーを投入して漂泊中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、船首方で漂泊中のB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、A船が漂泊中のB船を避けると思い、漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・狭い水道では、小型船の漁場や釣り場にもなっていることを念頭に置き、小型船がレーダーに映りづらいことも考慮し、目視による見張りを厳重に行うなど常時適切な見張りを行うこと。 ・漂泊中であっても、接近する他船を認めた場合はその動向を継続的に観察し、十分に余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・他船と衝突した可能性がある場合、直ちに停船して相手船の安全を確認するとともに、海上保安庁へ通報すること。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図



※ 各時刻におけるA船の船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、赤色の破線は、各時刻以後3分間の対地速力ベクトルを示す。

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
11:00:05	33-38-46.2	131-44-10.4	338	336.6	9.5
11:10:13	33-39-59.9	131-43-13.3	297	294.6	8.4
11:20:04	33-40-44.3	131-41-42.8	301	301.0	9.0
11:30:04	33-41-23.2	131-40-06.9	292	293.0	8.8
11:30:14	33-41-23.7	131-40-05.4	293	292.7	8.9
11:30:25	33-41-24.5	131-40-03.4	293	293.7	8.9
11:40:05	33-41-57.1	131-38-29.8	293	293.2	8.6
11:41:05	33-42-00.4	131-38-20.2	296	296.7	8.6
11:42:15	33-42-04.5	131-38-09.2	292	292.0	8.6
11:43:15	33-42-07.8	131-37-59.8	293	291.3	8.5
11:44:14	33-42-10.9	131-37-50.5	294	292.2	8.4
11:45:14	33-42-13.9	131-37-41.1	293	292.1	8.3
11:46:14	33-42-16.6	131-37-31.6	293	289.8	8.2
11:47:14	33-42-19.1	131-37-22.1	294	287.0	8.3
11:48:14	33-42-22.0	131-37-12.8	293	293.5	8.4
11:49:14	33-42-25.4	131-37-03.5	294	292.8	8.5
11:50:14	33-42-28.9	131-36-54.3	294	293.4	8.6
11:51:14	33-42-32.5	131-36-44.7	296	294.0	8.7
11:52:14	33-42-36.1	131-36-35.4	296	296.5	8.6
11:53:14	33-42-39.7	131-36-26.0	293	293.8	8.6
11:54:14	33-42-43.0	131-36-16.4	295	292.4	8.6

※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。

写真1 A船



写真2 A船の操舵室左舷側レーダーの前から船首方を見る



写真3 B船

