

# 船舶事故調査報告書

平成24年11月15日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年4月19日 15時06分ごろ
発生場所	福岡県 <sup>むなかた</sup> 宗像市筑前大島北方沖 筑前大島灯台から真方位003°21.6海里（M）付近 （概位 北緯34°16.1′ 東経130°25.8′）
事故調査の経過	平成24年4月20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 YUN DA <sup>ユンダ</sup> （パナマ共和国籍）、2,651トン 9019999（IMO番号）、An Yang Shipping Co., Ltd. 86.01m×14.50m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、1991年2月22日 B 漁船 <sup>こうえい</sup> 廣榮丸、8.5トン FO2-6630（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×2.97m×1.01m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成2年11月30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 34歳 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 2011年11月17日 （2016年4月12日まで有効） 航海士A（二等航海士）（中華人民共和国籍） 男性 43歳 暫定締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2012年4月10日 （2012年7月10日まで有効） B 船長B 男性 57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54年7月6日 免許証交付日 平成19年4月19日 （平成24年7月23日まで有効） 甲板員B 男性 28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 平成14年4月8日

	免許証交付日 平成23年4月19日 (平成29年4月7日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 2人(船長Bが腰痛、甲板員Bが頸椎捻挫)
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 左舷外板に破口、機関等が濡損
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか13人が乗り組み、船首喫水約1.4m、船尾喫水約3.7mで大韓民国釜山港から福山港へ向けて航行中、航海士Aが、平成24年4月19日12時00分～16時00分の間、レーダーを作動させて単独で航海当直に就き、約11ノット(kn)の対地速力で自動操舵により南東進した。</p> <p>A船は、船尾船橋型の貨物船であり、船首部中央にあるデリックポストによって前方に死角を生じていたので、航海士Aは死角を補うために操舵室内を左右に動くとともに、レーダーを使用して見張りを行っていた。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、05時00分ごろから筑前大島北方沖で延縄を投じた。</p> <p>B船は、07時00分ごろから、船首を北西方に向け、機関のクラッチを中立として漂泊し、船長B及び甲板員Bが、船首部甲板の右舷側で船尾方を向き、投入していた延縄を揚げ始めた。</p> <p>B船は、15時06分ごろ、A船が左舷中央部付近に衝突して右舷側に傾いて転覆し、船長B及び甲板員Bが中央付近の魚倉に閉じ込められた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、約5～10分後に自力で海上に脱出し、B船の船底にはい上がった。</p> <p>B船は、19時15分ごろ航行中の貨物船に発見されて海上保安庁に通報された。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、21時35分ごろ、海上保安庁のヘリコプターにより、吊り上げ救助された。</p> <p>B船は、転覆した状態で僚船により宗像市鐘崎漁港にえい航された。</p> <p>A船は、福山港に入港後、海上保安庁からA船の船体塗料とB船に付着している塗料とが類似していることを知らされ、関門港門司区に回航した。</p> <p>(付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：波高 約20～30cm
その他の事項	A船は、昼間で航行船舶が少ない海域を航行していたので、船橋当直者を1人とし、操舵及び見張り担当の甲板員を操舵室右舷ウィングで錆打ちの甲板作業に従事させていた。

	<p>A船は、衝突時のショックを誰も感じなかった。</p> <p>航海士Aは、B船との衝突に気付いていなかったが、本事故後、A船のAIS記録において19日15時06分10秒以降から船首方位及び対地速力が変化していることから、衝突したことを認知した。</p> <p>B船は、1籠に約900m入っている延縄を20籠分投縄したのち、揚縄を開始し、1籠分が揚がる度に船長Bが操舵室内の1.5Mレンジとしたレーダー画面を見て周囲の状況を確認していた。</p> <p>甲板員Bは、漁獲した魚を魚倉に格納していた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 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船は南東進中、B船は延縄を揚げながら漂泊中、筑前大島北方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、目視及びレーダーで見張りを行っていたが、B船との衝突に気付かなかったことから、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船との衝突の衝撃を感じなかったこと、及び甲板員が操舵室右舷ウィングで錆打ち作業を行っており、その音が影響したことから、B船と衝突したことに気付かなかった可能性が考えられる。</p> <p>船長Bは、船尾方を向いて揚縄を行っており、衝突するまでA船に気付かなかったことから、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、筑前大島北方沖において、A船が南東進中、B船が延縄を揚げながら漂泊中、航海士Aが適切な見張りを行わず、また、船長Bが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>
<p><b>参考</b></p>	<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>・単独で船橋当直に就く際は、慎重に見張りを行うこと。</li> <li>・漁船などの小型船舶が漂泊して揚縄などを行う場合、レーダレンジを適宜切り換えて使用するとともに、目視によって見張りを行い、他船を見落とさないようにすること。</li> </ul>

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
19日 14:50:49	34-17-51.8	130-22-58.7	125	126.4	11.3
14:53:38	34-17-32.6	130-23-29.3	125	126.8	11.2
14:54:38	34-17-25.8	130-23-40.2	125	126.8	11.2
14:55:28	34-17-20.3	130-23-49.3	125	126.5	11.2
14:56:28	34-17-13.6	130-24-00.2	125	126.8	11.2
14:57:18	34-17-07.9	130-24-09.3	125	126.7	11.3
14:58:50	34-16-57.5	130-24-25.7	125	127.0	11.3
14:59:30	34-16-52.9	130-24-33.1	125	127.2	11.2
15:00:30	34-16-46.3	130-24-43.9	125	127.4	11.2
15:01:30	34-16-39.6	130-24-54.7	124	126.3	11.2
15:02:30	34-16-33.0	130-25-05.7	124	126.2	11.2
15:03:30	34-16-26.2	130-25-16.7	124	125.9	11.2
15:04:30	34-16-19.5	130-25-27.7	124	125.9	11.3
15:05:40	34-16-11.8	130-25-40.6	124	126.2	11.3
15:06:10	34-16-08.5	130-25-46.1	125	126.7	11.2
15:06:19	34-16-07.4	130-25-47.9	126	126.8	10.9
15:06:29	34-16-06.2	130-25-49.6	127	128.3	10.7
15:06:40	34-16-05.0	130-25-51.4	126	128.7	10.7
15:06:48	34-16-04.1	130-25-52.8	125	128.8	10.8
15:07:00	34-16-02.9	130-25-54.7	125	127.4	10.8
15:07:29	34-15-59.6	130-26-00.0	124	126.5	11.0
15:07:48	34-15-57.6	130-26-03.4	125	126.3	11.1
15:08:09	34-15-55.2	130-26-07.1	124	126.6	11.1
15:08:40	34-15-51.8	130-26-12.7	124	126.7	11.2
15:08:48	34-15-50.9	130-26-14.1	124	126.3	11.2