

船舶事故調査報告書

平成26年2月13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11月15日 19時06分ごろ
発生場所	福岡県福岡市能古島 ^{のこのしま} 北西方沖 能古島灯台から真方位301° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 39.1′ 東経130° 16.6′）
事故調査の経過	平成24年11月16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 漁船 ルーロン ユーシュー ^{ルン ユーシュー} 189（中華人民共和国籍）、144トン 9027104（IMO番号）、HOMEY GROUP CO., LTD.（中華人民共和国） 31.76m×6.40m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、330kW、1999年8月21日（建造） B 漁船 慶福丸 ^{けいふく} 、4.9トン FO3-31719（漁船登録番号）、個人所有 11.83m（Lr）×2.73m×0.91m、FRP ディーゼル機関、153.72kW、平成元年6月10日 第290-34829号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 50歳 船長免状（中華人民共和国発給） 交付年月日 2012年9月11日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 39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7年3月30日 免許証交付日 平成21年9月30日 （平成27年3月29日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首部外板にペイント剥離 B 右舷後部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、船長Aが操船指揮を執り、一

	<p>等航海士が操舵に当たり、能古島北西方沖を同島東方沖の檢疫錨地に向けて南東進した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側に立ち、船首方の能古島北西方沖は漁船が少ない場所なので、漁船はいないと思い、約9ノット(kn)の対地速度で航行していたところ、左舷船首方の近くにB船の緑色全周灯及び右舷灯を視認し、急いで一等航海士に右舵一杯を命じ、自ら機関を全速力後進にしたが、平成24年11月15日19時06分ごろ、能古島北西方沖において、A船の船首部とB船の右舷後部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底引き網漁を行い、能古島北東方から北西方にかけて繰り返して航行しており、18時00分ごろから4回目の漁を行うため、能古島北東方から北西進してえい網を行った。</p> <p>船長Bは、操縦席の前で立って操舵に当たっていたが、船首方に船を視認しなかったため、他船はいないと思い、網を引くロープの張り具合を見ながら、南東進するために左転中、B船とA船が衝突した。</p> <p>B船は、衝突後、左舷側に転覆し、船長Bは、操舵室に閉じ込められたが、自力で操舵室から脱出して船腹には上がった。</p> <p>船長Aは、B船の船腹上に立って手を振っていた船長Bに救命胴衣やロープなどを投げ渡し、A船に收容した。</p> <p>船長Aは、中華人民共和国にいる関係者に事故の通報を行うとともに、海上保安庁への通報も依頼した。</p> <p>(付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付図1 A船の推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、最近10年間に毎年5～6回、福岡市博多港に入港の経験があった。</p> <p>船長Aは、レーダーを使用していた。</p> <p>B船は、両色灯、船尾灯、緑色全周灯の灯火を表示していた。</p> <p>B船には、レーダー及びGPSプロッターが装備されていたが、船長Bは、本事故発生当時、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、揚網時や漁獲物の選別時には救命胴衣を着用していたが、えい網時には着用していなかった。</p> <p>船長Bは、街の灯りにより、A船の灯火を視認できなかった。</p> <p>船舶自動識別装置(AIS)の情報記録によれば、A船の船位等は、付表1のとおりであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<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>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、能古島北西方沖を南東進中、船長Aが、能古島北西方沖は漁船が少ない場所なので、漁船はいないと思って航行し、B船の緑色全周灯及び右舷灯を左舷船首方に接近して初認しており、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、能古島北西方沖でえい網して左転中、船長Bが、船首方に船を視認しなかったため、他船はいないものと思い、網を引くロープの張り具合を見ており、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>原因</p>	<p>本事故は、夜間、能古島北西方沖において、A船が南東進中、B船がえい網して左転中、両船長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>参考</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"> ・ 常時、適切な見張りをを行い、周囲の船舶を早期に発見すること。 ・ 目視のみによる見張りに頼らず、特に、夜間においては、レーダーを活用して見張りを適切に行うこと。 ・ 小型漁船に1人で乗って操業中は、常に救命胴衣を着用すること。

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)
18:40:28	33-40-10.6	130-12-59.4	031.0	032.7	8.8
18:44:28	33-39-59.9	130-13-40.8	025.0	026.5	9.1
18:46:28	33-39-53.7	130-14-01.0	018.0	021.1	8.9
18:47:28	33-39-50.8	130-14-11.3	019.0	018.6	9.1
19:06:28	33-39-05.2	130-16-37.0	031.0	030.8	1.2
19:07:28	33-39-05.0	130-16-37.1	034.0	033.8	1.0

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。

付図1 A船の推定航行経路図

