

# 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

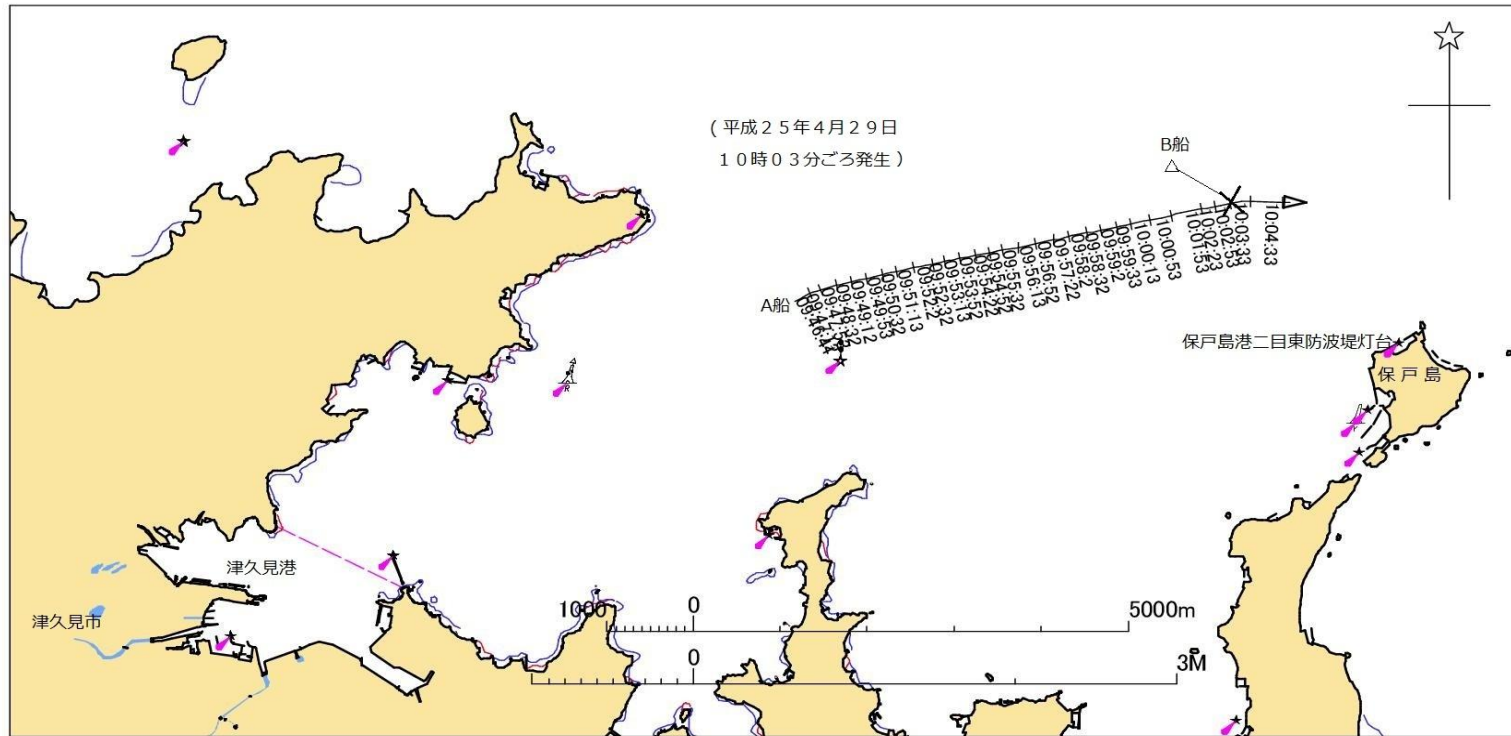
委員 横山 鐵 男（部会長）  
委員 庄 司 邦 昭  
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年4月29日 10時03分ごろ
発生場所	大分県津久見市保戸島北西方沖 保戸島港二目東防波堤灯台から真方位311°2,700m付近 (概位 北緯33°07.5′ 東経131°59.2′)
事故調査の経過	平成25年4月30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 <sup>アポロ サリ</sup> APOLLO SARI（パナマ共和国籍）、7,156トン 9330147（IMO番号）、B&S ENTERPRISE CO., LTD.（船舶管理会社） 101.43m (Lr) × 19.60m × 13.20m、鋼 ディーゼル機関、3,883kW、2005年（建造年） B 漁船 <sup>ほうえい</sup> 豊栄、1.3トン OT3-48278（漁船登録番号）、個人所有 7.60m (Lr) × 2.10m × 0.67m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和60年5月5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 55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 2012年3月26日 （2016年10月2日まで有効） 三等航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 28歳 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9月4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・特定 免許登録日 平成24年12月21日 免許証交付日 平成24年12月25日 （平成29年12月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首の外板に擦過傷

	B 右舷船首及び右舷中央部に亀裂
事故の経過	<p>A船は、船長A、三等航海士Aほか15人が乗り組み、平成25年4月29日08時54分ごろ大分県津久見市津久見港を出港し、船長Aは、09時50分ごろ、三等航海士Aに対し、機関を港内速力から航海速力の状態にするように指示して船橋当直を引き継ぎ、無線室に行き、船舶所有者宛ての書類作成の準備を行った。</p> <p>三等航海士Aは、操舵室左舷側に立ち、操舵手を操舵に就け、保戸島北西方沖を約8.8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で1.5~3海里レンジとしたレーダーを作動させ、自動操舵によって東進し、船長Aからの引継事項である機関を航海速力状態にすることに意識を集中していたところ、10時01分ごろ左舷方にB船を視認した。</p> <p>三等航海士Aは、すぐに無線室にいた船長Aに連絡し、10時02分ごろ船橋に駆けつけた船長Aは、操舵を手動に切り替えて右舵一杯を指示したが、10時03分ごろ、保戸島北西方沖において、A船の左舷船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、保戸島北西方沖で流し釣りと潮上りを繰り返し行った。</p> <p>船長Bは、船尾に<sup>だいたい</sup>橙色のスパンカーを張り、北西進して流し釣りを行っていたとき、左方の津久見港から出港するA船を視認したが、A船と距離があったことから、流し釣りを続けることとした。</p> <p>船長Bは、流し釣りを終え、09時58分ごろ操舵室外の右舷船尾方で中腰の姿勢とし、手動操舵によって約3knの速力で南東進して潮上りを始めたが、漁具合が悪かったことから、操舵室内の魚群探知機の映像を見ることに注意を向け、航行を続けていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、10時05分に津久見港にいた親族に事故の発生を携帯電話で知らせ、知らせを受けた同人が海上保安庁に事故の通報を行った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時、潮流 北西流約0.5kn</p>
その他の事項	<p>三等航海士Aは、津久見港での入出港の経験は初めてであった。</p> <p>三等航海士Aは、汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>B船には、GPSプロッターが装備され、使用されていたが、レーダー及び汽笛はなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、保戸島北西方沖を東進中、三等航海士 A が、機関を航海速度状態にすることに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、B 船が左舷方に接近して気づき、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、保戸島北西方沖を潮上りで南東進中、船長 B が、魚群探知機の映像を見ることに注意を向け、見張りを適切に行っていないことから、A 船に気付かず、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、保戸島北西方沖において、A 船が東進中、B 船が南東進中、三等航海士 A が見張りを行っておらず、また、船長 B が見張りを適切に行っていないため、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"> <li>・航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地速力 (kn)	対地針路 (°)	船首方位 (°)
09:50:02	33-07-05.1	131-56-40.1	8.8	076	079
09:51:13	33-07-06.8	131-56-52.5	8.8	077	078
09:52:02	33-07-09.0	131-57-00.9	8.8	078	079
09:53:13	33-17-11.2	131-57-12.7	9.0	077	079
09:54:22	33-07-13.3	131-57-25.7	9.3	078	078
09:55:13	33-07-14.9	131-57-35.2	9.5	079	079
09:56:13	33-07-16.9	131-57-46.3	9.9	076	076
09:57:02	33-07-18.5	131-57-56.6	10.4	079	075
09:58:02	33-07-21.0	131-58-09.1	10.7	078	078
09:59:02	33-07-23.2	131-58-22.2	11.0	077	076
10:00:13	33-07-26.0	131-58-37.0	11.2	077	076
10:01:02	33-07-21.8	131-58-48.2	11.3	076	075
10:01:13	33-07-28.8	131-58-50.8	11.3	075	076
10:01:53	33-07-30.2	131-58-59.7	11.3	080	081
10:02:03	33-07-30.4	131-59-01.5	11.3	081	079
10:02:13	33-07-30.8	131-59-04.1	11.3	080	078
10:02:23	33-07-31.0	131-59-05.7	11.3	079	078
10:02:33	33-07-31.6	131-59-08.3	11.3	078	078
10:02:53	33-07-32.3	131-59-12.3	11.3	077	081
10:03:02	33-07-32.8	131-59-15.0	11.3	078	084
10:03:13	33-07-33.0	131-59-17.7	11.3	080	086
10:03:33	33-07-33.2	131-59-21.3	11.3	085	089
10:04:33	33-07-32.8	131-59-35.5	11.3	092	091

(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。