

船舶事故調査報告書

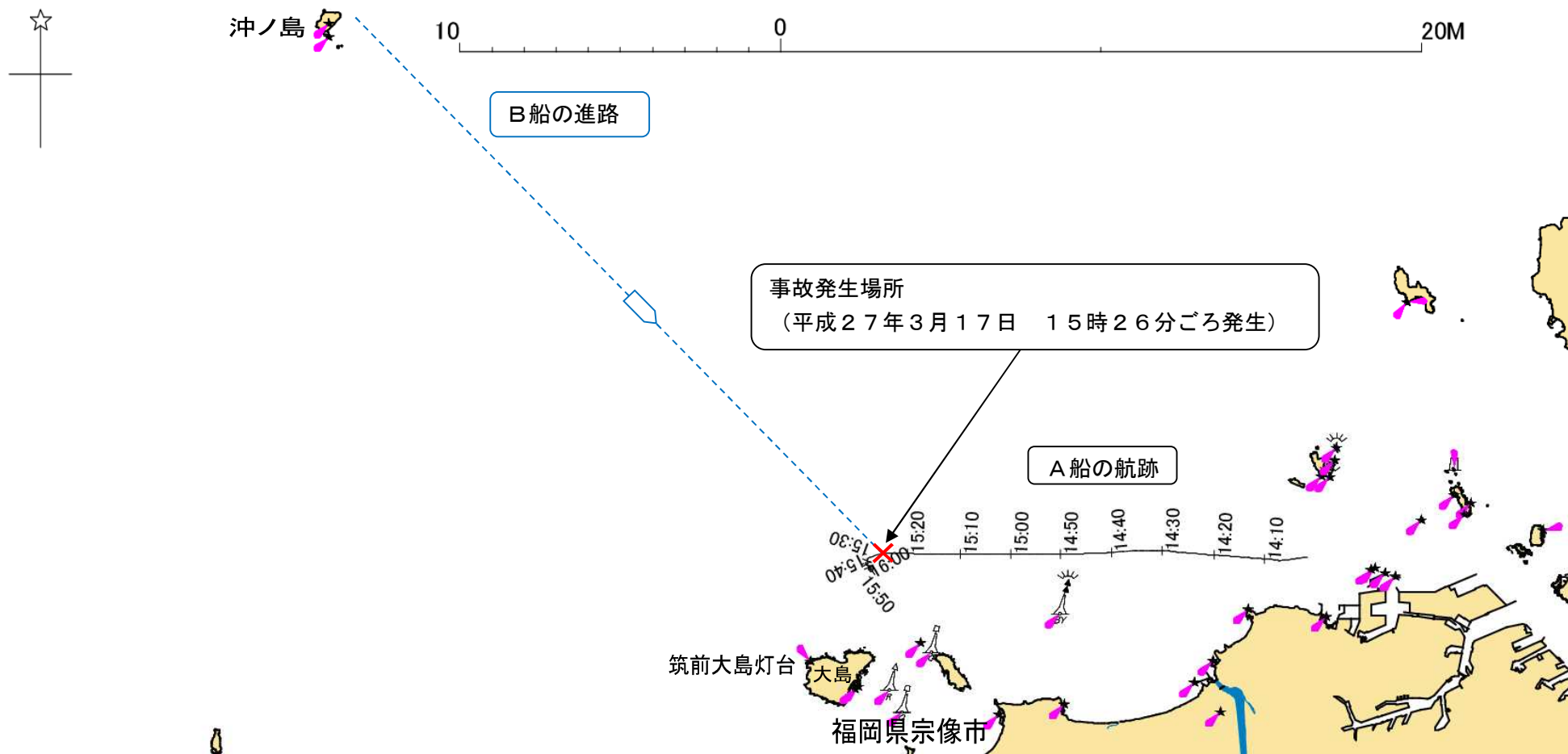
平成28年6月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年3月17日 15時26分ごろ
発生場所	福岡県宗像市大島北北東方沖 筑前大島灯台から真方位033°4.0海里（M）付近 （概位 北緯33°58.0′ 東経130°27.1′）
事故の概要	貨物船YU HAI 1は、西進中、また、漁船大国丸は、南東進中、両船が衝突した。 YU HAI 1は、右舷中央部外板に擦過傷を生じ、また、大国丸は、船首部外板等に破損を生じた。
事故調査の経過	平成27年3月18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 YU HAI 1（カンボジア王国籍）、1,318トン 8992041（IMO番号）、AOYU SHIPPING LIMITED 70.70m×12.00m×6.40m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1986年（建造） B 漁船 大国丸、9.1トン FO2-6484（漁船登録番号）、個人所有 14.15m（Lr）×3.48m×1.29m、FRP ディーゼル機関、382.50kW、平成12年3月11日 第290-57191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 62歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2014年12月24日 （2017年9月8日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 27歳 締約国資格受有者承認証 二等航海士（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年8月21日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 44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 平成元年4月27日

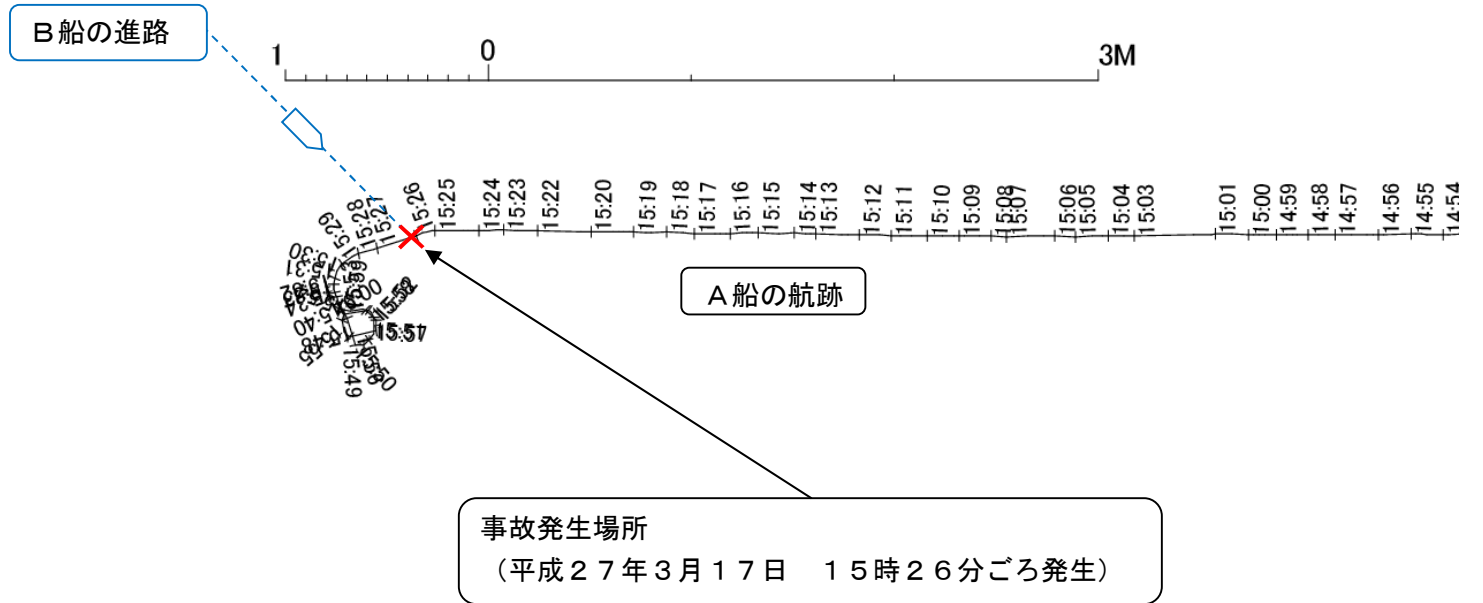
	免許証交付日 平成26年4月21日 (平成31年4月26日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板及びカンヌキに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか7人（中華人民共和国籍6人、ベトナム社会主義共和国籍1人）が乗り組み、スクラップ960.25tを積み、大島北東方沖を、中華人民共和国寧波港に向けて真方位約267°の針路、約9.2～9.4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Aは、単独で船橋当直に当たり、レーダーをヘッドアップ、3Mレンジで1Mオフセンター及び0.5Mの固定距離マーカ―を表示させて使用し、船橋後部の海図台で作業をしながら、見張りを行っていたところ、右舷前方45°3M付近にB船の映像を見た。</p> <p>航海士Aは、B船をレーダー及び目視で確認してまだ距離があると思い、再び海図台で作業を数分間行い、再度B船を右舷前方45°1.5～2.0M付近に確認し、方位変化がなかったが、B船は漁船であり、至近になって針路を変える可能性があると思い、同じ針路及び速力の状態で、海図台での作業を続けた。</p> <p>A船は、航海士Aが、数分後に前方を見たところ、右舷船首方の至近にB船を認めたので、自動操舵で左舵を取ったが、平成27年3月17日15時26分ごろ、大島北北東方沖において、その右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、直ちに船長Aに連絡し、船長の操船指揮で停船して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、宗像市沖ノ島東方沖での操業を終え、宗像市鐘崎漁港に向けて、大島北方沖を自動操舵により約10knの速力で南東進した。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛け、レーダーをヘッドアップ及び3Mレンジに設定して見張りを行っていたところ、左舷方40°1.5M付近にA船の映像を確認した。</p> <p>B船は、船長Bが、まだA船との距離があると思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、その船首部とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故後、直ちに機関を中立にして行きあしを止め、漂泊した。</p> <p>B船は、海上保安庁の指示により、自力で航行して鐘崎漁港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（括</p>

	大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)
その他の事項	<p>A船の自動操舵装置は、最大舵角15°に設定されていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、疲労により眠気を感じており、レーダーでA船の映像を見たものの、目視による確認を行っておらず、A船が接近していることに気付かなかった。</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、大島北北東方沖を西進中、航海士Aが、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船首方至近に接近したB船に気づき、左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船の方位変化がないことを認識していたものの、B船は漁船であり、至近になって針路を変える可能性があると思い、B船に対する見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、大島北北東方沖を南東進中、船長Bが、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船が接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、疲労による眠気を感じていたため、覚醒水準が低下して、見張りを適切に行えなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大島北北東方沖において、A船が西進中、B船が南東進中、航海士A及び船長Bが、共に相手船に対する見張りを適切に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>
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"> ・常時適切な見張りを行うこと。 ・単独で乗船して操船を行う場合、疲労を覚えた状態で航行を続けず、最寄りの港に寄港するなどして休息すること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



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 (°)	対地速力 (kn)
15:22:14	33-57-58.2	130-27-49.0	267	268.9	9.5
15:22:53	33-57-58.4	130-27-41.7	269	273.7	9.1
15:22:57	33-57-58.4	130-27-40.9	268	272.2	9.5
15:23:17	33-57-58.4	130-27-37.1	266	270.0	9.4
15:23:33	33-57-58.4	130-27-34.1	266	268.4	9.5
15:23:45	33-57-58.4	130-27-31.8	266	268.5	9.6
15:23:53	33-57-58.3	130-27-30.3	267	268.3	9.4
15:24:02	33-57-58.3	130-27-28.4	267	268.8	9.4
15:24:13	33-57-58.3	130-27-26.5	268	269.7	9.4
15:24:24	33-57-58.3	130-27-24.4	269	270.4	9.4
15:24:33	33-57-58.3	130-27-22.7	269	270.8	9.5
15:25:26	33-57-58.3	130-27-12.5	256	261.8	9.3
15:25:30	33-57-58.2	130-27-11.9	255	261.6	9.3
15:25:33	33-57-58.1	130-27-11.4	253	261.4	9.3
15:25:40	33-57-58.0	130-27-10.1	249	258.7	9.2
15:25:50	33-57-57.5	130-27-08.2	246	252.3	9.1
15:26:02	33-57-56.9	130-27-06.1	245	248.5	9.2
15:27:23	33-57-53.2	130-26-52.3	251	254.7	8.0
15:27:33	33-57-52.9	130-26-50.9	251	254.0	7.7
15:27:53	33-57-52.1	130-26-48.1	249	252.1	7.1
15:28:12	33-57-51.4	130-26-45.5	244	250.4	6.5
15:28:26	33-57-50.9	130-26-43.9	238	247.4	6.1
15:28:33	33-57-50.6	130-26-43.3	235	245.5	5.9
15:29:12	33-57-48.7	130-26-39.8	213	227.2	4.7

※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。