

# 船舶事故調査報告書

平成29年3月23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28年4月7日 04時43分ごろ
発生場所	福岡県宗像市沖ノ島 <sup>むなかた</sup> 東方沖 沖ノ島灯台から真方位078°13.1海里（M）付近 （概位 北緯34°17.2′ 東経130°21.9′）
事故の概要	貨物船 <sup>スカイ キニ</sup> SKY GINIは、南東進中、また、漁船第一あけぼの丸は、北西進中、両船が衝突した。 SKY GINIは、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、第一あけぼの丸は、左舷船首部ハンドレールに曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月7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 SKY GINI（大韓民国籍）、1,178トン 9006784（IMO番号）、M STAR SHIPPING CO., LTD. 72.70m×12.00m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、1990年4月13日 B 漁船 第一あけぼの丸、75トン 129648、株式会社浜田あけぼの水産 27.50m（Lr）×5.80m×2.45m、鋼 ディーゼル機関、617kW、平成3年9月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 68歳 三級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2015年6月8日 （2020年7月31日まで有効） 航海士A（大韓民国籍） 男性 67歳 一級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2012年7月20日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年10月18日 免状交付年月日 平成26年6月26日

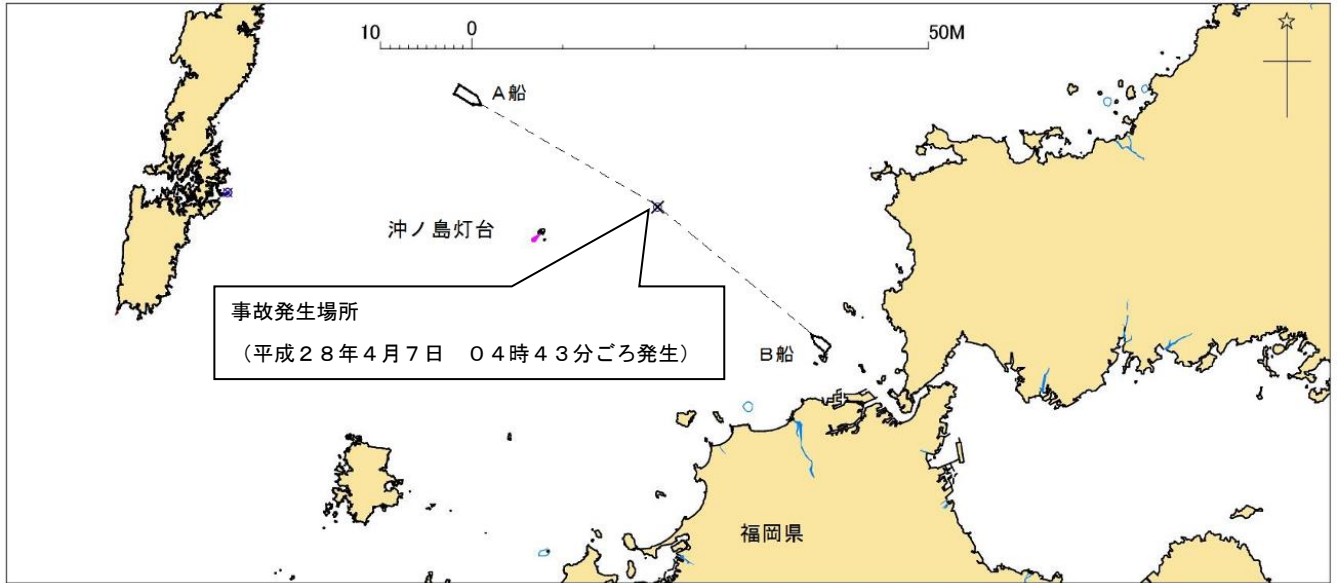
	<p>免状有効期間満了日 平成31年8月23日</p> <p>乗組員B<sub>1</sub>（インドネシア共和国籍） 男性 21歳</p> <p>海技免状等 なし</p> <p>乗組員B<sub>2</sub>（インドネシア共和国籍） 男性 19歳</p> <p>海技免状等 なし</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B 左舷船首部ハンドレールに曲損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南南西、風力 6</p> <p>海象：波高 約3m</p> <p>福岡県には、4月6日16時15分に波浪注意報が、21時36分に暴風警報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人（大韓民国籍2人、インドネシア共和国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍5人）が乗り組み、空倉状態で、平成28年4月6日16時00分ごろ（現地時刻）福山港に向けて大韓民国釜山港<sup>プサン</sup>を出港した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、航海士Aが、甲板手1人と共に7日04時00分ごろから船橋当直に当たり、レーダー1台を3Mレンジで、もう1台を0.5Mレンジで、どちらもコースアップ表示とし、中心を画面の約1/4後方に移動させて見張りに当たり、沖ノ島東方沖を約125°（真方位、以下同じ。）の針路、約9.8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>航海士Aは、右舷船首方約1.5MにB船の白灯1個を認め、B船と約0.5Mまで接近した後、B船との通過距離をあけることとして左舵10°を取った後、左舵20°とした。</p> <p>A船は、左回頭中、04時43分ごろその右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃に気付いて昇橋し、衝突時刻及び衝突場所を確認した後、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、乗組員B<sub>1</sub>及び乗組員B<sub>2</sub>ほか7人が乗り組み、7日01時10分ごろ長崎県対馬近海の漁場に向けて山口県下関市下関漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、法定灯火を表示し、出港作業終了後、有資格者を含めた乗組員2人に船橋当直を任せ、それを引き継ぐ船橋当直に乗組員B<sub>1</sub>及び乗組員B<sub>2</sub>が当たるよう指示して仮眠をとった。</p> <p>乗組員B<sub>1</sub>及び乗組員B<sub>2</sub>は、04時25分ごろ昇橋して船橋当直に当たり、沖ノ島東方沖を約300°の針路及び約10knの速力で航行した。</p> <p>乗組員B<sub>1</sub>は、操舵を担当して北西進を続け、乗組員B<sub>2</sub>がレーダーを監視していたところ、ほぼ正船首方5M付近にA船のレーダー</p>

	<p>映像を初認した後、A船がほぼ正船首方3M付近となったときに、A船の白灯2個、緑灯及び紅灯を視認した。</p> <p>乗組員B<sub>1</sub>は、船長Bから、行き会う船舶とは左舷対左舷で通過するよう指示されていたので、A船と左舷を対して通過できるように右転を開始したものの、A船が白灯2個及び緑灯を見せて左転していることに気づき、右舵一杯とした。</p> <p>B船は、右回頭中、その左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃に気付いて飛び起き、衝突時刻及び衝突地点を確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。 (付図1 事故発生経過概略図、付表1 B船のGPSプロッター記録(抜粋)、写真1 A船の電子海図情報表示装置の航跡 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、電子海図情報表示装置の航跡によれば、約120°の対地針路で航行していた。</p> <p>B船は、GPSプロッターの航跡によれば、約303°の対地針路で航行していた。</p> <p>航海士Aは、日本籍船を含めて約10年間の乗船経験を有し、A船には一等航海士として約3年3か月間乗船していた。</p> <p>航海士Aは、右舷船首方にB船の白灯1個を認め、その後同白灯の方位が右方に変わるように見えたので、B船がA船の右舷側を通過すると思った。</p> <p>乗組員B<sub>1</sub>及び乗組員B<sub>2</sub>は、インドネシア共和国からの技能実習生で、乗組員B<sub>1</sub>が約2年間、乗組員B<sub>2</sub>が約1年間、B船に乗船していた。</p> <p>船長Bは、乗組員B<sub>1</sub>及び乗組員B<sub>2</sub>が、海技免状や締約国資格受有者承認証を所有していなかったものの、インドネシア共和国の船員養成学校を卒業していたので、船橋当直を任せられると思っていた。</p> <p>船長Bは、他の船舶と行き会う状況になったら、右転して当該他の船舶を避けるように指示した後、操舵室の海図機の下方にあるベッドで仮眠をとっていたものの、操船に不安を感じたときなどにはすぐに起こすことを指示していなかった。</p> <p>船長Bは、乗組員B<sub>1</sub>及び乗組員B<sub>2</sub>が、英会話ができず、日本語も得意でなかったものの、同じ国同士ならば2人で会話しながら操船ができると判断し、船橋当直を任せていた。</p> <p>B船には、船長以外の有資格者が2人乗船していた。</p> <p>管轄する運輸局は、船長Bに対して、適切な船橋当直を実施して</p>

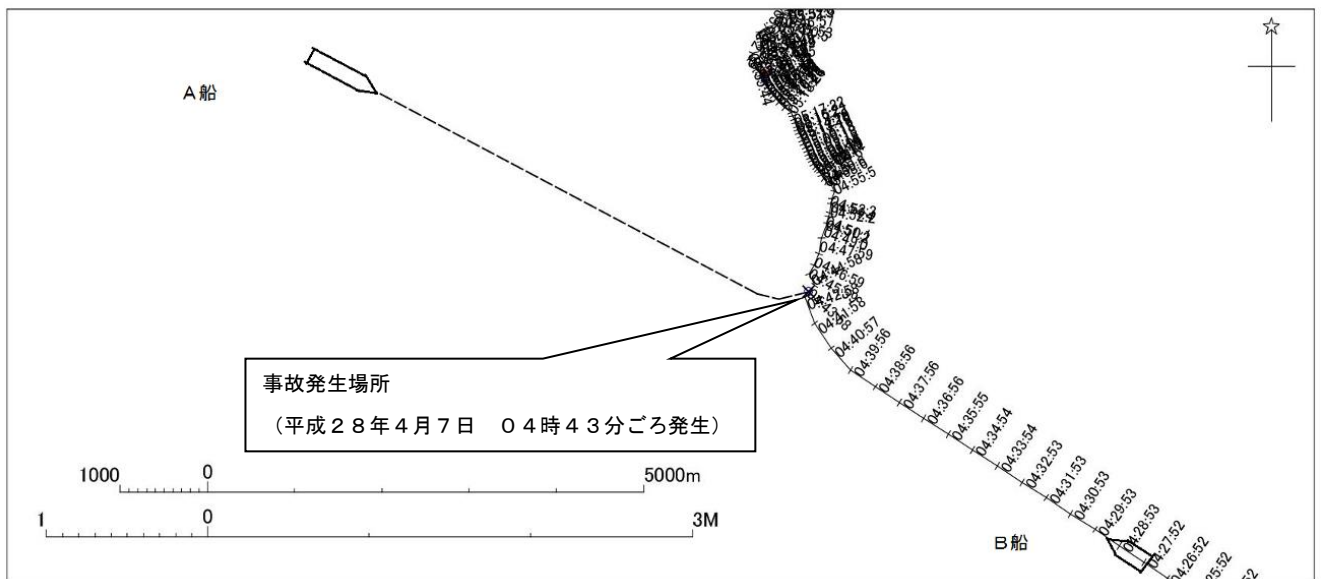
	いなかったとして戒告処分を行った。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B あり A 船は、沖ノ島東方沖において南東進中、航海士 A が、B 船の白灯 1 個を認めた後、B 船が A 船の右舷側を通過する態勢にあるものと思い、B 船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B 船が右転を開始したことに気付かず、B 船との通過距離をあけるつもりで左転し、B 船と衝突したものと考えられる。 航海士 A は、B 船の白灯を右舷船首方に視認し、その後同白灯の方位が右方に変わるように見えたので、B 船が A 船の右舷側を通過すると思ったものと考えられる。 B 船は、沖ノ島東方沖において北西進中、船長 B から船橋当直を任せられた無資格の乗組員 B <sub>1</sub> が、ほぼ正船首方に A 船の両舷灯を認めた際、操舵室内で仮眠をとっていた船長 B を起こさなかったことから、右舷を対して通過する態勢の A 船の前路に向けて右転し、A 船と衝突したものと考えられる。 乗組員 B <sub>1</sub> は、船長 B から他の船舶と行き会う状況となったら、右転するように指示を受けていたことから、ほぼ正船首方に B 船の両舷灯を認める状況となった際に A 船と行き会う態勢にあるものと思い、右転したものと考えられる。 乗組員 B <sub>1</sub> は、風力 6 の南南西風が吹き、波高約 3 m の波がある状況下、A 船が B 船のほぼ正船首方に位置する状況となった際、A 船の船首揺れにより A 船の両舷灯を認めた可能性があると考えられる。 乗組員 B <sub>1</sub> が A 船の灯火を視認した際、船長 B を起こすことにより、船長 B が A 船の方位変化を確認し、適切な避航動作をとった可能性があると考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、沖ノ島東方沖において、風力 6 の南南西風が吹き、波高約 3 m の波がある状況下、A 船が南東進中、B 船が北西進中、船長 B から船橋当直を任せられた無資格の乗組員 B <sub>1</sub> が、ほぼ正船首方に A 船の両舷灯を認めた際、操舵室内で仮眠をとっていた船長 B を起こさなかったため、右舷を対して通過する態勢の A 船の前路に向けて右転し、また、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ため、B 船が右転を開始したことに気付かず左転し、両船が衝突したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 ・無資格者だけに航海当直を任せずに、有資格者を船橋当直につ

	<p>けること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図



↓ 拡大図



付表1 B船のGPSプロッター記録(抜粋)  
(プロットは約1分ごと)

時刻 (時:分:秒)	船位※	
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")
04:30:53	34-15-53.1	130-23-52.5
04:31:53	34-15-59.1	130-23-41.6
04:32:53	34-16-05.0	130-23-30.8
04:33:54	34-16-11.0	130-23-19.7
04:34:54	34-16-16.8	130-23-08.8
04:35:55	34-16-22.8	130-22-57.7
04:36:56	34-16-28.8	130-22-46.6
04:37:56	34-16-34.6	130-22-35.8
04:38:56	34-16-40.6	130-22-25.0
04:39:56	34-16-46.5	130-22-14.0
04:40:57	34-16-54.9	130-22-05.4
04:41:58	34-17-04.0	130-21-57.9
04:42:58	34-17-13.8	130-21-53.6
04:43:58	34-17-18.0	130-21-58.1
04:44:58	34-17-22.4	130-21-55.4
04:45:59	34-17-25.5	130-21-57.5
04:46:59	34-17-29.8	130-22-00.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 A船の電子海図情報表示装置の航跡

