

# 船舶事故調査報告書

令和元年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

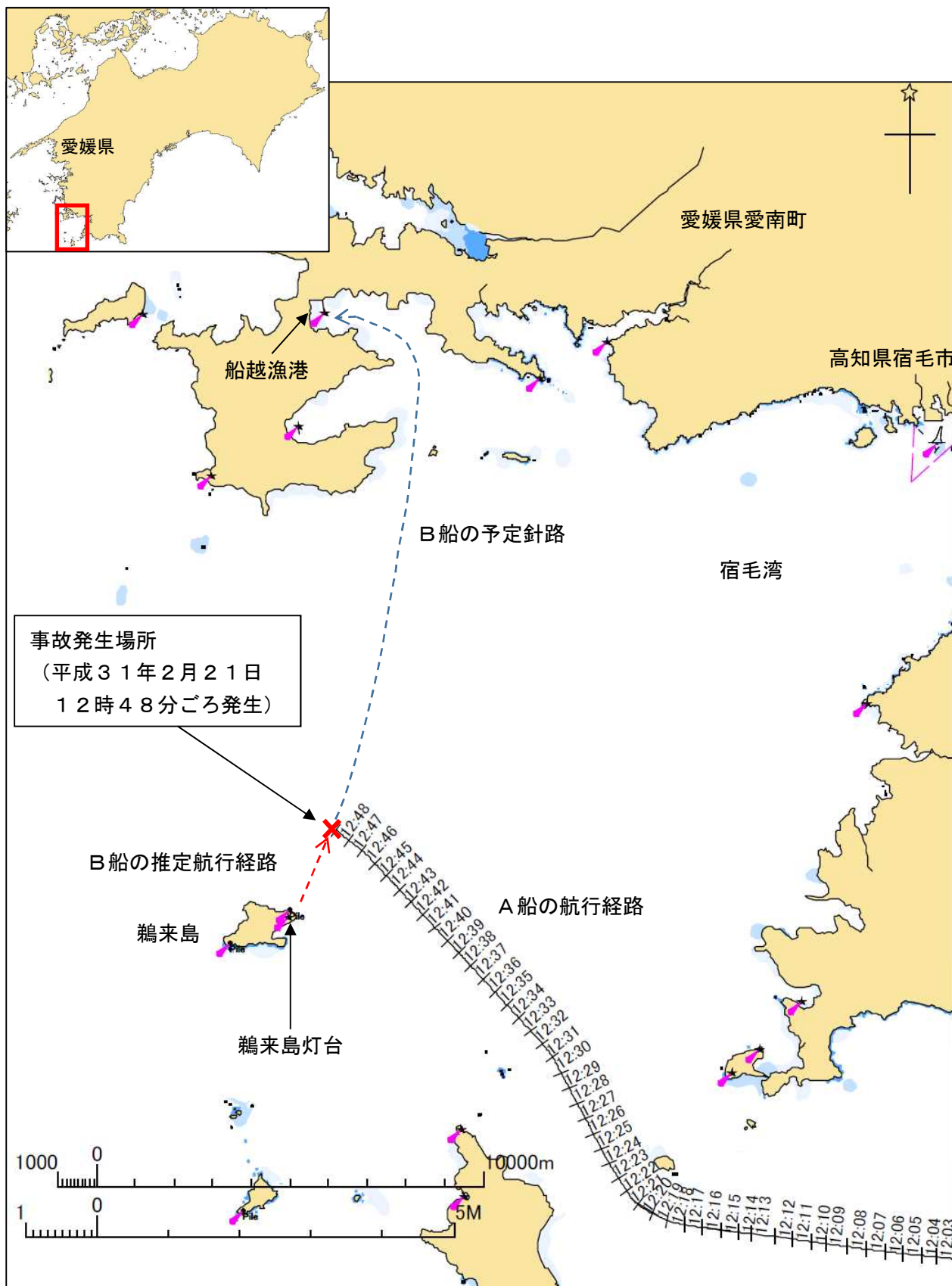
事故種類	衝突
発生日時	平成31年2月21日 12時48分ごろ
発生場所	高知県宿毛市鵜来島北東方沖 鵜来島灯台から真方位025° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯32° 49.5′ 東経132° 30.6′）
事故の概要	コンテナ船PACIFIC BEIJINGは、北西進中、また、漁船第二日光丸は北進中、両船が衝突した。 第二日光丸は、操縦者が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、また、PACIFIC BEIJINGは、バルバスバウに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成31年3月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 コンテナ船 PACIFIC BEIJING（リベリア共和国籍）、9,940トン（1,118TEU） 9378931（IMO番号）、FIFTEEN SILVER S.A.（船舶所有者）、OSM SHIP MANAGEMENT PTE. LTD.（船舶管理会社、A社） 147.87m×23.25m×11.5m、鋼 ディーゼル機関、9,730kW、2007年12月4日 B 漁船 第二日光丸、3.8トン EH3-70931（漁船登録番号）、個人所有 9.40m（Lr）×2.40m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和60年10月6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 47歳 締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） 交付年月日 2018年5月21日 （2021年3月10日まで有効） 航海士A（インド籍） 男性 34歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（リベリア共和国発給） 交付年月日 2018年8月16日 （2023年4月1日まで有効） B 操縦者B 男性 84歳

	<p>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50年9月18日 平成30年5月29日をもって失効していた。</p>
死傷者等	軽傷 1人（操縦者B）
損傷	<p>A バルバスバウに擦過傷 B 右舷中央部外板に破口及び主機に濡損（全損）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約11m/s、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約2.5m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか13人（フィリピン共和国籍11人、インド籍1人、ラトビア共和国籍1人）が乗り組み、コンテナ444個を積載し、平成31年2月20日16時18分ごろ大韓民国光陽港<small>クァンヤン</small>に向けて愛知県名古屋港を出港し、宿毛湾南西方沖を約14.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により北西進していた。</p> <p>航海士Aは、21日12時00分ごろから単独の船橋当直に当たり、1号レーダーを6Mレンジ、2号レーダーを3Mレンジでそれぞれオフセンター表示とし、目視及びレーダーによる見張りを行いながら航行を続けた。</p> <p>A船は、13時46分ごろ海上保安庁から電話により本事故についての問い合わせを受け、18時06分ごろ宿毛湾で錨泊した。</p> <p>B船は、操縦者B及び甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、2月21日07時ごろ鶴来島北方沖50m付近の漁場に到着して一本釣り漁の操業を行った後、12時30分ごろ水揚げの目的で愛媛県愛南町船越漁港<small>あいのなん</small>に向け同漁場を出発した。</p> <p>操縦者Bは、舵輪後方の渡し板に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、甲板員Bに操縦席下方の居室で翌日の仕掛けの準備を行わせながら、鶴来島北東方沖を約7knの速力で北進していたところ、12時48分ごろ船体に衝撃を感じたと同時に体を左方に飛ばされ、操縦席左舷側の壁に胸部を打った。</p> <p>B船は、衝突の衝撃で船首が左方に振れ、操縦者Bが、右舷方を見たところ、A船が通過していくのを認め、A船と衝突したことを知った。</p> <p>甲板員Bは、衝撃を感じて居室から出てA船を認めた後、機関室及び魚倉が浸水していることに気付き、所属漁業協同組合の職員に携帯電話で連絡し、海上保安庁への通報と救助を依頼した。</p> <p>B船は、僚船により船越漁港にえい航され、操縦者Bが、病院で診察を受けて左胸部打撲及び外傷性頸部捻挫と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船前部、写真3 B船後部、写真4 B船の損傷状況 参照）</p>

<p><b>その他の事項</b></p>	<p>A船の当直体制は、夜間や内海を航行する際以外は、単独当直としていた。</p> <p>航海士Aは、約15年の海上経験があり、平成30年4月に一等航海士免状（インド発給）を取得し、本事故発生海域を航行した経験が約10回あった。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、鵜来島付近を航行している数隻の貨物船の動静を気にしていたが、それ以外に船舶は周囲にいないと思っており、B船との衝突にも気付いていなかった。</p> <p>B船は、操縦席からの見通しが良く、死角はなかった。</p> <p>操縦者B及び甲板員Bは、自動膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>操縦者Bは、本事故当時、甲板員Bが居室で作業をしており、波が高かったため、前部甲板に波が打ち込まないように波の方向及び高さに意識を向けて、針路及び速力を調整しながら操船していた。</p> <p>操縦者Bは、左舷前方から受ける波を見ることに気を取られていて、右舷方を見ていなかった。</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・海象等の関与 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 あり</p> <p>A船は、鵜来島北東方沖を北西進中、航海士Aが、鵜来島付近を航行している数隻の貨物船の動静を気にしていたが、それ以外に船舶は周囲にいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、左舷方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鵜来島北東方沖を北進中、操縦者Bが、前部甲板に波が打ち込まないように波の方向及び高さに意識を向けて、針路及び速力を調整しながら操船していたことから、右舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、左舷前方から受ける波を見ることに気を取られていて、右舷方を見ていなかったものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、B船の操縦を行ってはいなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、鵜来島北東方沖において、A船が北西進中、B船が北進中、航海士Aが、鵜来島付近を航行している数隻の貨物船の動静を気にしていたが、それ以外に船舶は周囲にいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、操縦者Bが、前部甲板に波が打ち込まないように波の方向及び高さに意識を向けて、針路及び速力を調整しながら操船していたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、同社が管理する全ての船舶に対し、沿岸及び内海を航行する際は、船橋当直を航海士及び甲板員の2人体制とするよ</p>

	<p>う指示した。</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>・ 貨物船や漁船が航行している海域を航行している船舶は、自船の周囲に船がないと思わず、常時、目視及びレーダーにより周囲を確認すること。</li><li>・ 操船に意識を向ける必要がある海象状況下を航行する場合、他の乗組員に見張りを補助させることが望ましい。</li><li>・ 小型船舶操縦者として乗船する場合、有効な操縦免許証を所持すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
12:45:45	032-49-06.7	132-31-10.1	312.4	314	14.5
12:45:52	032-49-07.8	132-31-08.7	312.8	314	14.5
12:45:57	032-49-08.6	132-31-07.6	310.8	313	14.5
12:46:05	032-49-09.7	132-31-06.1	311.0	312	14.5
12:46:09	032-49-10.5	132-31-05.0	309.0	312	14.5
12:46:16	032-49-11.6	132-31-03.4	308.5	312	14.5
12:46:22	032-49-12.4	132-31-02.1	307.7	312	14.5
12:46:28	032-49-13.3	132-31-00.7	308.4	312	14.5
12:46:34	032-49-14.2	132-30-59.4	308.5	313	14.5
12:46:40	032-49-15.2	132-30-58.0	309.4	312	14.5
12:46:45	032-49-15.9	132-30-56.9	308.6	312	14.5
12:46:52	032-49-17.0	132-30-55.4	308.2	312	14.5
12:46:58	032-49-17.8	132-30-54.0	307.2	312	14.5
12:47:04	032-49-18.7	132-30-52.6	307.4	312	14.5
12:47:09	032-49-19.4	132-30-51.5	307.1	313	14.5
12:47:16	032-49-20.5	132-30-49.9	309.3	313	14.5
12:47:22	032-49-21.4	132-30-48.6	308.7	313	14.4
12:47:28	032-49-22.3	132-30-47.2	309.5	313	14.4
12:47:34	032-49-23.2	132-30-45.9	308.2	312	14.5
12:47:40	032-49-24.1	132-30-44.6	308.3	312	14.4
12:47:45	032-49-24.8	132-30-43.4	307.2	312	14.4
12:47:51	032-49-25.7	132-30-42.1	306.9	312	14.5
12:47:58	032-49-26.7	132-30-40.5	306.9	313	14.5
12:48:04	032-49-27.6	132-30-39.1	308.0	313	14.5

※ 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、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の損傷状況



写真2 B船前部



写真3 B船後部



写真4 B船の損傷状況

