

## 船舶事故調査報告書

平成23年11月24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 石 川 敏 行

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	平成23年7月21日 09時30分ごろ
発生場所	大分県津久見市津久見港 <sup>の</sup> 籠島北方沖 津久見港西防波堤西灯台から真方位027° 940m付近 （概位 北緯33° 05.2′ 東経131° 52.1′）
事故調査の経過	平成23年8月8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 セメント運搬船 第十六北 <sup>ほくせん</sup> 扇丸、749トン 134508、株式会社ジェネック 68.00m×11.50m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成6年6月 B 漁船 無 <sup>む</sup> 双丸、4.95トン OT3-54452（漁船登録番号）、個人所有 9.91m（Lr）×2.75m×0.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和52年11月18日 C 漁船 無 <sup>む</sup> 双丸、4.95トン OT3-54424（漁船登録番号）、個人所有 9.91m（Lr）×2.75m×0.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和52年11月18日 D 漁船 無 <sup>む</sup> 双丸、2.4トン OT3-49803（漁船登録番号）、個人所有 7.77m（Lr）×2.39m×0.96m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成7年10月27日 E 漁船 無 <sup>む</sup> 双丸、4.6トン
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年12月23日 免状交付年月日 平成20年8月27日 免状有効期間満了日 平成26年1月26日 B 船長B 男性 67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16年11月25日 免許証交付日 平成21年10月9日 （平成26年11月25日まで有効） C 船長C 男性 43歳

	<p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定  免許登録日 昭和58年9月9日  免許証交付日 平成21年4月2日  (平成26年11月10日まで有効)</p> <p>D 船長D 男性 56歳  二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定  免許登録日 昭和62年9月18日  免許証交付日 平成18年4月3日  (平成23年4月2日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	A なし B～E なし、BとCの漁網破損
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、津久見港内の岸壁で積み荷役中、荷役機械が不調となったので荷役を中止し、錨泊して荷役機械を修理するため、平成23年7月21日09時15分ごろ出航し、船長Aが手動操舵に就き、機関長を機関操縦盤に、一等航海士及び乗組員2人を船首配置に就けて港外に向かった。</p> <p>船長Aは、09時20分ごろ、針路約080°（真方位）及び対地速力約4ノットで航行中、船首方に停泊中の貨物船1隻と漁船3隻を視認したが、機関長と錨泊場所についての相談を行っていたので、双眼鏡で同漁船の操業状況を確認せずに航行した。</p> <p>船長Aは、籠島北方沖にいるB船とC船とが船団を組んでいることに気付かず、B船及びC船間に向けて東進していたところ、左舷前方のC船が黄色回転灯を点灯しているのを視認した。</p> <p>船長Aは、一等航海士から船首付近に漁網があるとの報告を受け、ほぼ同時に前方の漁船の黄色回転灯と海面に浮いていた漁網の浮子（黄色）が見えたので、左舵一杯をとって避けようとしたが、09時30分ごろ、籠島北方沖において、A船と‘B船及びC船間に投入していた漁網’（以下「本件漁具」という。）とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の左回頭が始まった頃、可変ピッチプロペラの翼角を0°とした。</p> <p>B船（網船）、C船（網船）、D船（探索船、漁労長が乗船）及びE船（運搬船）の4隻は、各船に船長が1人で乗り組み、船団（以下「D船団」という。）を構成して二そう船びき網漁の操業を行うため、D船が同港内で魚群の探索を始めた。</p> <p>B船及びC船は、D船が魚群を探知した籠島北方沖に向かい、C船がB船の北側に占位して両船が船首を北東方に向け、09時05分ごろ約100mの船間距離をとって両船から本件漁具の投入を開始した。</p> <p>船長Bは、本件漁具に向けて接近して来るA船に気付き、A船に対して大声で叫びながら手を振って本件漁具を避けるように注意を喚起し、また、船長Cは、投網作業の補助のためにC船に横付けしていたD船の船長DがC船に移乗していたので、共にA船に対して大声で叫びながら手を振ったが、09時30分ごろA船が本件漁具に衝突した。</p> <p>A船は、津久見港外に錨泊し、D船団は、本件漁具を揚収したのちに津久見港内の定係地に帰港した。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、津久見港からのセメントの運搬に従事していたことから、船長Aは、港内の状況や漁船の操業状況などをよく知っており、レーダー2台を1海里（M）と0.5Mレンジとして作動していたが、本事故当時は、視界が良好であったので目視による見張りを行っていた。</p> <p>A船は、セメント約300tを積載し、船首約2.3m、船尾約3.0mの喫水であった。</p> <p>船長Aは、船首配置の一等航海士に前方の漁船の動静に注意するように指示していなかった。また、一等航海士及び乗組員2人は、揚錨後、荷役機械の修理について相談していた際、一等航海士が船首方至近に本件漁具を発見して船長Aに報告した。</p> <p>船長Dは、D船団の船舶所有者兼漁労長であり、D船が魚群を探知すると船長Dの指示によってB船及びC船が投網を行い、E船が獲れた魚を運搬していた。</p> <p>D船団では、B船及びC船が投網する際、D船及びE船が投網作業を補助し、投網が終われば、E船が氷を積むために漁港に向かうことにしていた。</p> <p>D船団の漁網は、袖網の長さが約100m及び袋網の長さが約50mであり、引き索が直径約32mmで長さ約200mであった。</p> <p>B船、C船及びD船は、マストに黒色鼓形形象物を掲げていたが、汽笛などの音響信号装置を備えていなかった。また、B船及びC船は、本事故当時、黄色回転灯を点灯していた。</p> <p>船長B及び船長Cは、救命胴衣を着用していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、津久見港籠島北方沖を東進中、手動操舵中の船長Aが、船首方に漁船3隻を視認した際、双眼鏡で漁船の操業状況を確認せず、機関長と錨泊場所についての相談を続け、適切な見張りを行っていなかったことから、B船及びC船が船団を組んで操業していることに気付かず、両船間に向けて航行し、A船と本件漁具とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船及びC船は、津久見港籠島北方沖において投網作業中、両船間に向けて接近するA船を視認し、A船に対して大声で叫びながら手を振って注意を喚起したが、本件漁具とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船及びC船は、黒色鼓形形象物を掲げ、黄色回転灯を点灯していたものと考えられる。</p> <p>D船団は、汽笛などの音響信号装置を備えていれば、有効な音響信号を行うことにより、A船に漁具の存在を認識させることができ、本事故の発</p>

		生を回避することができた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、津久見港籠島北方沖において、A船が東進中、B船及びC船が投網作業中、船長Aが適切な見張りを行っていなかったため、B船及びC船が船団を組んで操業していることに気付かずに航行し、A船と本件漁具とが衝突したことにより発生したものと考えられる。	
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"> <li>・ 漁船を視認したときには、双眼鏡を活用して操業状況を確認するなど、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 操業中の漁船からはできる限り遠ざかって航行すること。</li> <li>・ 漁船は、漁具などに接近する他船に対し、有効な音響信号を行うことができるよう、汽笛などの音響信号装置を備えることが望ましい。</li> </ul>	