

船舶事故調査報告書

平成24年2月23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
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月24日 08時48分ごろ
発生場所	大分県津久見市保戸島東方沖 津久見市所在の高甲岩灯台から真方位103° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 06.2′ 東経132° 04.8′）
事故調査の経過	平成23年1月25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 漁船 第八十一大 ^{たいよう} 洋丸、17.62トン EH2-6210（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×3.60m×1.41m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和52年9月22日 B 漁船 晃 ^{こうせい} 栄、2.1トン OT3-48758（漁船登録番号）、個人所有 8.20m（Lr）×2.48m×0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和63年10月31日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71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 昭和50年3月19日 免許証交付日 平成20年12月17日 （平成26年6月29日まで有効） B 船長B 男性 72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 昭和55年8月12日 免許証交付日 平成19年5月10日 （平成24年7月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷等	A 左舷船首部外板に塗料付着 B 操舵室上部を圧壊、左舷船尾ブルワーク及び外板に亀裂及び擦過傷、マスト及び船尾オーニング支柱を折損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、愛媛県西予市三瓶港に帰港するため、約8ノット（kn）の対地速力で保戸島東方沖を北東進していた。 船長Aは、左方から寄せる横波の影響を受けて船首が振れるので、操舵室右側に立って手動操舵により針路を保つことに注意を払っていた。 船長Aは、衝突に気付かず航行を続け、通報により到着した巡視艇か

	<p>ら衝突したことを知らされた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、一本釣り漁を行いながら保戸島東方沖を約2.5knの対地速力で西進中、左舷船首方から接近するA船及びA船と同航する他船（以下「C船」という。）に気付いた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部に腰を掛けたり、立ち上がったりにして操船をしていたところ、C船がB船の船尾方を通過したので、同様に通過していくものと思ってA船を見ていたが、A船が至近に迫ってきたので危険を感じ、リモコンにより右舵を取り、エンジンを停止したが、平成23年1月24日08時48分ごろA船の左舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>両船は、共に自航して津久見市津久見港に入港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期</p>								
その他の事項	<p>船長Aは、レーダーのレンジを3Mと12Mとを交互に使用していた。</p> <p>船長Aは、約16時間にわたって業務に当たっていた。</p> <p>船長Aは、疲労していた。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を搭載していたが、着用していなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、保戸島東方沖を北東進中、船長Aが、横波の影響で振れる船首に対応しようとして手動操舵により針路を保つことに注意を払い、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、保戸島東方沖を操業しながら西進中、船長Bが、接近するA船を視認していたが、A船がB船を避航するものと思い込み、衝突直前まで同じ針路及び速力で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、保戸島東方沖を北東進中、船長Aが、横波の影響で振れる船首に対応しようとして手動操舵により針路を保つことに注意を払い、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、保戸島東方沖を操業しながら西進中、船長Bが、接近するA船を視認していたが、A船がB船を避航するものと思い込み、衝突直前まで同じ針路及び速力で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、保戸島東方沖を北東進中、船長Aが、横波の影響で振れる船首に対応しようとして手動操舵により針路を保つことに注意を払い、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、保戸島東方沖を操業しながら西進中、船長Bが、接近するA船を視認していたが、A船がB船を避航するものと思い込み、衝突直前まで同じ針路及び速力で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、保戸島東方沖において、A船が北東進中、B船が操業しながら西進中、船長Aが適切な見張りを行わず、また、船長Bが、A船が避航するものと思い込み、衝突直前まで同じ針路及び速力で航行したため、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"> ・レーダーを有効に活用し、常時適切な見張りを行うこと。 								