

## 船舶事故調査報告書

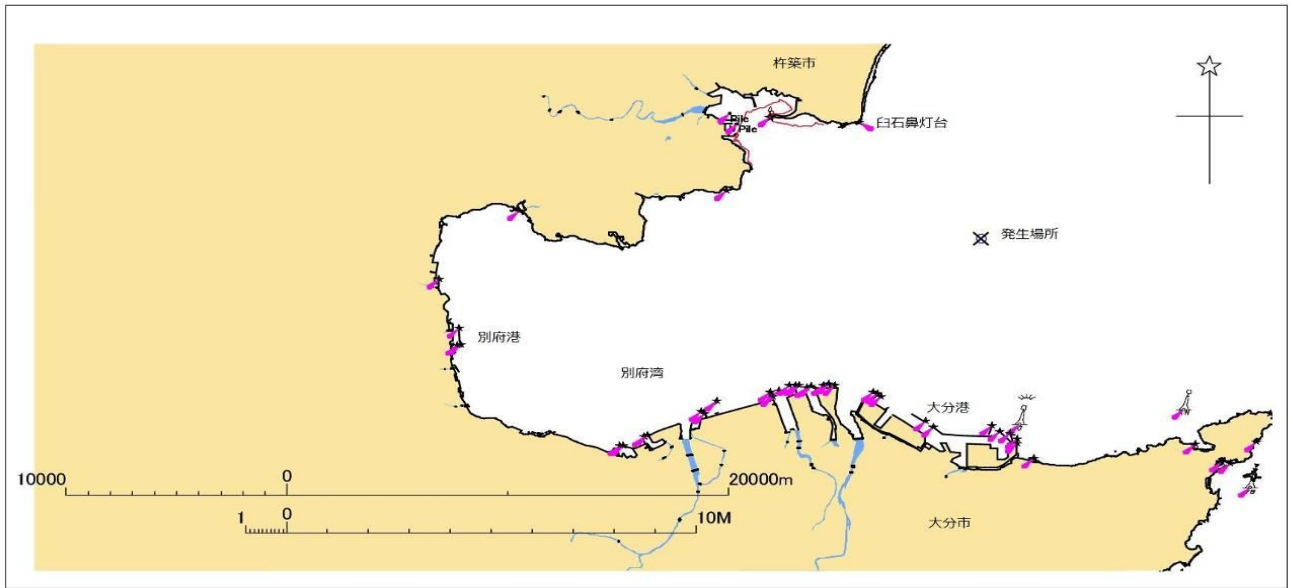
平成25年11月7日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄司 邦昭  
 委員 根本 美奈

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	平成24年11月16日 06時30分ごろ
<b>発生場所</b>	大分県杵築市臼石鼻南東方沖 臼石鼻灯台から真方位139° 4.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 21.1′ 東経131° 45.6′）
<b>事故調査の経過</b>	平成24年12月20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 油送船 第三ほうりん、499トン 141006、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、豊晃海運有限会社 64.80m×10.00m×4.50m、鋼 推進用電動機2基、740kW（合計）、平成21年2月13日 B 漁船 海飛丸、3.15トン OT3-26541（漁船登録番号）、個人所有 9.00m（Lr）×2.00m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年11月2日
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 男性 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年12月11日 免状交付年月日 平成19年3月12日 免状有効期間満了日 平成24年12月10日 一等航海士A 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年5月10日 免状交付年月日 平成22年3月16日 免状有効期間満了日 平成27年5月9日 B 船長B 男性 30歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年12月4日 免許証交付日 平成20年12月4日 （平成25年12月3日まで有効）

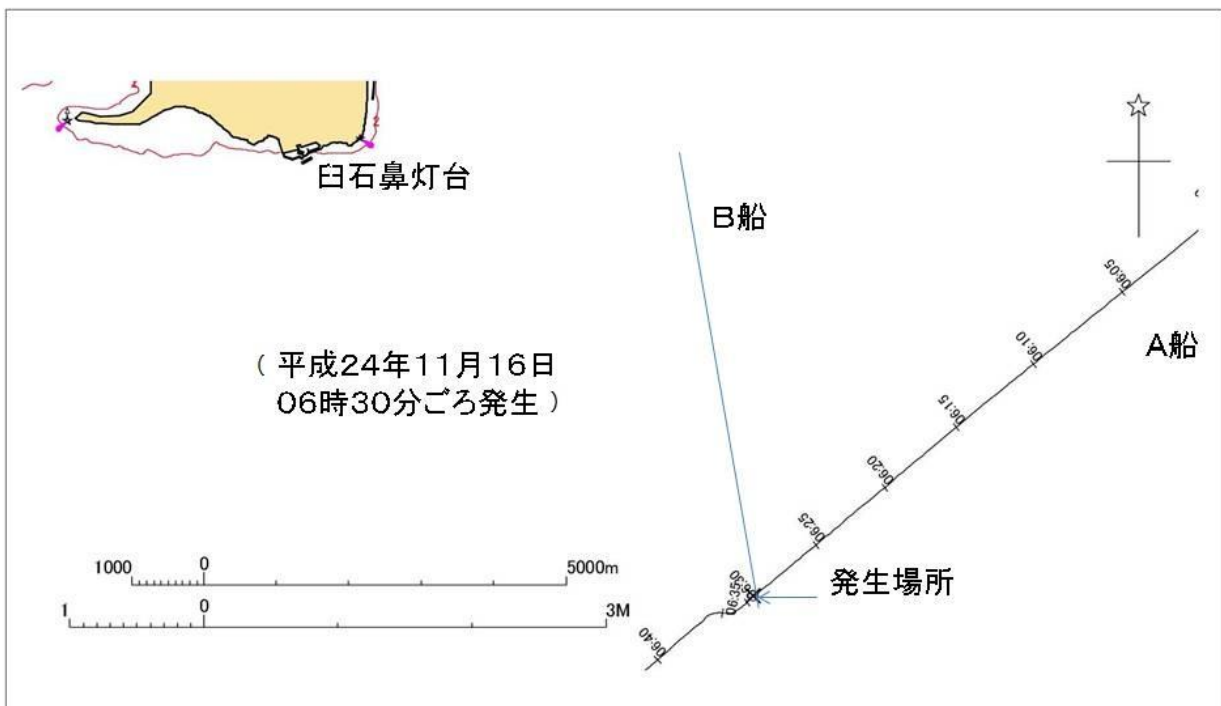
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船尾のハンドレールに曲損、右舷中央部から船尾にかけての外板に擦過傷</p> <p>B 左舷船首に破口を伴う亀裂</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、一等航海士Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、平成24年11月16日06時00分ごろ一等航海士Aが単独の船橋当直に就き、臼石鼻東方沖を南西進した。</p> <p>一等航海士Aは、操舵室の右舷側に立ち、3Mレンジに設定したレーダーを監視しながら、約230°（真方位、以下同じ。）の針路、約8.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって航行していたとき、右舷方にA船の船尾方向に向かって南進するB船を視認した。</p> <p>一等航海士Aは、B船がA船の船尾方を通過していくものと思い、ほぼ同じ針路及び速力で航行中、06時30分ごろ、臼石鼻南東方沖において、A船の右舷中央部とB船の左舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、自動操舵によって約10knの速力で南進中、船長Bが、操舵室の舵輪後方に座って操船していたところ、左舷方にA船の右舷灯を視認した。</p> <p>船長Bは、A船が左舷方にいたこと、B船とA船との距離が1M以上あったので、しばらく南進を続けることとし、釣りの仕掛けの準備を行いながら航行中、B船の左舷船首とA船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長A及び一等航海士Aは、A船の損傷が軽く、自力航行が可能であり、B船が航行を続けていたことから、07時30分ごろ大分県大分市大分港の岸壁に着岸し、09時00分ごろ～09時30分ごろの間において、海上保安庁に事故の通報を行った。</p> <p>船長Bは、A船が衝突後も航行を続けたので、B船の損傷が軽く、自力航行が可能であったことから、目的地の漁場で漁を行った。</p> <p>（付図1 発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>日出時刻：06時43分</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>一等航海士Aは、汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>船長Bは、操舵室の舵輪の後方に座って見張りを行う場合、前方に死角が生じ、前方の見張りを行うには身体を左右に移動させる必要があった。</p> <p>B船には、魚群探知機及びGPSプロッターが装備されていたが、レーダーは装備されていなかった。</p> <p>B船は、汽笛を装備していたが、船長Bは、汽笛を鳴らさなかつ</p>

	た。
<b>分析</b> 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、臼石鼻南東方沖を南西進中、一等航海士 A が、南進する B 船を視認したが、B 船が A 船の船尾方を通過していくものと思ひ、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B 船と衝突したものと考えられる。 B 船は、臼石鼻南東方沖を南進中、船長 B が、左舷方に A 船の右舷灯を視認したが、A 船が左舷方におり、B 船と A 船との距離が 1 M 以上あったので、釣りの仕掛けの準備を行いながら航行し、見張りを適切に行っていなかったことから、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。
<b>原因</b>	本事故は、日出前の薄明時、臼石鼻南東方沖において、A 船が南西進中、B 船が南進中、一等航海士 A が、B 船が A 船の船尾方を通過していくものと思ひ、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長 B が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。
<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。 ・航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
06:10:00	33-22-44.4	131-48-08.6	227	231.1	9.8
06:11:00	33-22-38.5	131-47-59.8	227	231.0	9.2
06:12:00	33-22-32.8	131-47-51.5	228	231.0	8.9
06:13:00	33-22-27.3	131-47-43.4	228	230.8	8.7
06:14:00	33-22-21.7	131-47-35.4	228	230.5	8.6
06:15:00	33-22-16.2	131-47-27.5	227	230.5	8.6
06:16:00	33-22-10.7	131-47-19.5	227	230.0	8.6
06:17:00	33-22-05.2	131-47-11.7	227	230.2	8.5
06:18:01	33-21-59.7	131-47-04.0	227	230.9	8.3
06:19:00	33-21-54.4	131-46-56.5	227	229.6	8.2
06:20:00	33-21-49.1	131-46-49.1	227	229.6	8.1
06:21:00	33-21-43.9	131-46-41.7	227	229.3	8.0
06:22:00	33-21-38.8	131-46-34.4	228	231.1	7.9
06:23:00	33-21-33.7	131-46-27.1	227	229.7	8.0
06:24:00	33-21-28.6	131-46-19.8	227	229.6	7.9
06:25:00	33-21-23.5	131-46-12.5	227	230.1	8.0
06:26:00	33-21-18.3	131-46-05.1	228	230.5	8.0
06:27:01	33-21-13.1	131-45-57.7	227	229.5	8.1
06:28:01	33-21-07.9	131-45-50.3	227	230.2	8.1
06:29:01	33-21-02.8	131-45-42.9	228	230.2	8.1
06:30:01	33-20-57.7	131-45-35.6	227	230.1	7.5

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。