

# 船舶事故調査報告書

平成25年3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

事故種類	衝突
発生日時	平成24年5月29日 23時30分ごろ
発生場所	大分県杵築市臼石鼻東方沖 臼石鼻灯台から真方位105° 5.3海里付近 (概位 北緯33° 23.0′ 東経131° 48.2′)
事故調査の経過	平成24年5月31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 貨物船 誠宝丸、499トン 136461、三和海運有限会社 76.23m×12.00m×7.01m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成10年8月21日 B 漁船 一福丸、4.92トン OT3-8667（漁船登録番号）、個人所有 10.82m (Lr) × 2.70m × 0.77m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和55年11月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成15年8月22日 免状交付年月日 平成20年5月23日 免状有効期間満了日 平成25年8月21日 一等航海士A 男性 55歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和55年6月30日 免状交付年月日 平成21年7月14日 免状有効期間満了日 平成26年7月13日 B 船長B 男性 57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51年7月9日 免許証交付日 平成23年4月27日 （平成28年12月24日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部のペイント剝離 B 船尾及び左舷船尾損壊、漁ろう用ローラー曲損、ワイヤ製引き綱破断
事故の経過	<p>A 船は、船長 A、一等航海士 A ほか 3 人が乗り組み、スラブ約 1,611 t を積載し、大分県大分市大分港を出港して阪神港堺泉北区に向かい、別府湾を速力約 10.4 ノット (kn) で北東進した。</p> <p>船長 A は、出港操船に引き続いて 1 人で船橋当直に就いていたところ、操業中の漁船約 30 隻を認めたので、手動操舵に切り替え、漁船を避けながら航行し、平成 24 年 5 月 29 日 23 時 20 分ごろ、次直の一等航海士 A に船首方に漁船がまだ 1 隻いることなどを伝え、船橋当直を交替して操舵室を離れた。</p> <p>一等航海士 A は、入直する 7～8 分前に昇橋して肉眼及びレーダーで周囲の状況を見たのち、1 人で船橋当直に就き、船長から引き継いだ B 船の白灯を右舷船首方に視認したが、A 船から B 船の距離が離れており、また、B 船を同航船と思ったので、B 船の左舷側を通過できるものと思い、自動操舵で針路を真方位 053° に設定し、操舵室後部の海図台に向かって航海日誌の記入を始めた。</p> <p>一等航海士 A は、航海日誌の記入を終えて船首方を見たところ、B 船を目前に視認したので、機関を停止し、手動操舵に切り替えて右舵一杯を取ったが、23 時 30 分ごろ、臼石鼻東方沖において、A 船船首部と B 船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、杵築市東方沖において、トロールにより漁ろうに従事している船舶の法定灯火を表示したほか作業灯も点灯して底びき網漁の操業を行い、えい網しながら速力約 2 kn で自動操舵により北進中、船長 B は、操舵スタンドを離れて前部甲板に移動し、漁獲物の選別作業を始めた。</p> <p>船長 B は、選別作業中、ふと顔を上げて左舷方を見ると距離 50～100 m に接近した A 船を認め、衝突は避けられないと考え、操舵スタンドに戻って機関を全速力前進として船首部に避難したところ、23 時 30 分ごろ B 船左舷後部と A 船船首部とが衝突した。</p> <p>A 船は、衝突後、10 分間ほど現場海域に停船し、船長 A も昇橋して 100～150 m くらいの距離から B 船の様子を見たところ、人も船も大丈夫そうだったので、航海を再開したが、海上保安庁の呼び掛けにより引き返し、翌 30 日 11 時 45 分ごろ大分港乙津泊地に入港した。</p> <p>船長 B は、携帯電話で海上保安庁に本事故発生を連絡し、自力航行して杵築市納屋港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、流向 北、流速 不明</p>

<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士Aは、以前は100～300トンの漁船に乗船しており、内航貨物船の船員となったのは約3年前からであり、大分港と阪神港の間を航行した経験は約10回であった。</p> <p>一等航海士Aは、衝突時にB船に当たった音は聞こえたが、船体に大きな衝撃は感じなかった。</p> <p>B船は、本事故発生時、引き綱のワイヤロープ約150mを船尾から伸ばし、速力約2knでえい網していたが、衝突後、A船船首に引き綱が掛かり、後部甲板に設置している巻揚機に残っていた約150mの引き綱が全て繰り出されて破断した。</p> <p>B船は、GPSプロッター、魚群探知機及びレーダーがあったが、当日の視界が良好であったので、レーダーを使用していなかった。</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 なし</p> <p>A船は、臼石鼻東方沖を北東進中、一等航海士Aが、操業中のB船の白灯を右舷船首方に視認したものの、B船は離れており、同航船であるので、B船の左舷側を通過できるものと思ひ、操舵室後部の海図台に向かって航海日誌の記入を行っていたことから、航海日誌の記入を終えて船首方を見たところ、B船を視認し、機関停止等を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、底びき網をえい網して北進中、船長Bが、前部甲板で漁獲物の選別を行い、見張りを行っていなかったことから、左舷後方から接近したA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、臼石鼻東方沖において、A船が北東進中、B船が底びき網をえい網して北進中、一等航海士Aが操舵室後部の海図台に向かって航海日誌の記入を行い、また、船長Bが見張りを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。</p>
<p><b>参考</b></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>・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>