

## 船舶事故調査報告書

平成25年3月14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8月30日 22時20分ごろ
発生場所	大分県杵築市臼石鼻東北東方沖 臼石鼻灯台から真方位070° 7.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 26.8′ 東経131° 50.2′）
事故調査の経過	平成24年9月19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 進宝丸、378トン 135399、進宝海運有限会社 59.03m×12.00m×6.40m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成8年6月 B 漁船 光宝丸、4.98トン OT3-8152（漁船登録番号）、個人所有 9.65（Lr）m×2.62m×0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和49年4月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成1年1月26日 免状交付年月日 平成20年11月4日 免状有効期間満了日 平成26年1月25日 B 船長B 男性 68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12月19日 免許証交付日 平成22年9月8日 （平成28年5月8日まで有効）
死傷者等	A、B なし
損傷	A 右舷船首部ペイント剝離 B 左舷船尾部損傷
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船長Aが、1人で船橋当直に就き、約11.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により臼石鼻東北東方沖を大分市関埼東方の平瀬灯標に向ける針

	<p>路約160°（真方位、以下同じ。）で航行し、大分県<sup>くにさき</sup>大分空港沖を通過したのち、右舷船首方に3隻の操業中の漁船群（以下「本件漁船群」という。）の灯火を視認した。</p> <p>船長Aは、レーダーで本件漁船群までの距離が約1Mであることを確認後、0.75Mレンジにしたレーダーで画面の中心を下方に下げ、前方が遠方まで映るようにし、本件漁船群に注意を払って本件漁船群を通過したのち、近くに他の漁船を認めなかったため自動操舵で南南東進を続けた。</p> <p>船長Aは、0.75Mレンジにしたレーダー画面に海面反射の映像があったので、同レーダーの感度調整を頻繁に行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、僚船20数隻と共に大分県<sup>ひじ</sup>日出町<sup>おおが</sup>大神の船溜まりを出航し、臼石鼻東方沖の漁場に向かい、平成24年8月30日19時30分ごろから底びき網漁の操業を行い、最初に潮流が流れる方向に沿って北方に引き、21時30分ごろ反転して僚船から約0.6～0.7M北方の位置において、長さ約300mの漁具を速力約2knで自動操舵により針路を約180°として引き、操業を続けた。</p> <p>船長Bは、約3M北方から接近してくるA船に気付いていたが、B船が操業中を示す灯火を表示していたので、A船がB船の船尾方を通過するものと思い、船首方の僚船の動静を見て南進中、網を揚げる準備のために合羽の着用を始めたとき、22時20分ごろ、臼石鼻東北東方沖において、「バリバリ」という音と共にB船の左舷船尾部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、漁業無線で僚船に衝突したことを知らせ、僚船が、A船を追いかけたが追い付くことができなかった。</p> <p>A船は、B船との衝突に気付かずに航行を続け、大分県津久見市津久見港に入港後、海上保安官にB船と衝突したことを告げられた。</p> <p>B船は、漁具を揚収することができなかったため、僚船に漁具を揚収してもらい、自力で帰航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約3m/s、視界 良好  海象：波高 約40～50cm、潮流 南流の初期（速吸瀬戸）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>喫水は、A船が船首約1.1m船尾約3.9mであり、B船が船首約0.2～0.3m船尾約1.5mであった。</p> <p>A船は、船首甲板に設置されたガットクレーンにより、操舵室の中央前面に立って船首方を見た場合、正船首を挟んで約20°の範囲が死角となるので、当直者が操舵室内を左右に移動して同死角を補い、更に2台のレーダーを使用して見張りを行っていた。</p> <p>B船は、緑色と白色の全周灯のほかマスト灯、両舷灯、船尾灯を表示していた。</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、臼石鼻東北東方沖を南南東進中、船長Aが、0.75Mレンジにしたレーダー画面の感度調整を行いながら、右舷船首方の本件漁船群に注意を向けて航行していたことから、船首方の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、本件漁船群の北方約0.6～0.7Mを南進していたものと考えられる。</p> <p>B船は、臼石鼻東北東方沖において、底びき網を引きながら南進中、北方にA船を視認していたが、船首方の僚船の動静に意識を集中していたことから、船尾方から接近した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、臼石鼻東北東方沖において、A船が南南東進中、B船が底びき網を引きながら南進中、船長Aが、0.75Mレンジにしたレーダー画面の感度調整を行いながら、右舷船首方の本件漁船群に注意を向けて航行し、また、船長Bが船首方の僚船の動静に意識を集中していたため、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>・ 他船を視認した場合、レーダーの感度調整は速やかに行い、一つの目標のみに注意を向けることなく、周囲についても見張りを行うこと。</li> <li>・ 操業中の漁船であっても、接近する他船があれば、汽笛を吹鳴するなどして接近する船舶に注意を喚起すること。</li> </ul>