

## 船舶事故調査報告書

平成26年12月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年1月15日 12時17分ごろ
発生場所	大分県佐伯市入津湾沖 佐伯市所在の沖黒島灯台から真方位184° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯32° 50.1′ 東経132° 01.8′）
事故調査の経過	平成26年3月3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 砂利・石材運搬船 第八栄進丸、497トン 131061、個人所有 64.46m（Lr）×13.20m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、736kW、昭和63年12月 B 漁船 和雄丸、1.65トン OT3-53158（漁船登録番号）、個人所有 7.40m（Lr）×1.70m×0.60m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和54年9月4日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月27日 免状交付年月日 平成23年12月1日 免状有効期間満了日 平成28年3月26日 航海士A 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年8月15日 免状交付年月日 平成22年8月20日 免状有効期間満了日 平成28年3月25日 B 船長B 男性 67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59年5月31日 免許証交付日 平成20年11月13日 （平成26年5月30日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首左舷錨に擦過傷 B 船首外板が破損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、大分県津久見市津久見港で石灰石約1,500tを積み、航海士Aが単独で船橋当直に就き、針路を真方位205°に設定し、自動操舵により宮崎県延岡市延岡港に向け、佐伯市入津湾沖を約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南南西進していた。</p> <p>航海士Aは、レンジを0.75Mと1.5Mに設定した2台のレーダーと、GPSプロッターを作動させて見張りを行っていた。</p> <p>A船は、延岡港で荷揚げを行い、津久見港に帰ったところ、海上保安官よりB船との衝突を知らされた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、入津漁港を出港し、佐伯市<sup>せんさき</sup>芹埼沖でシーアンカーを投入し、漂泊しながら一本釣り漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、船首を北西方に向け、B船の後部に座って漁をしていたが、漁をやめようと思い、立ち上がった際、北北東方約200mのところにA船が、B船に向かって来ていることに気付いた。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じ、シーアンカーを切り離して回避しようと船首に向かったが、魚倉の蓋を開けており、船体の横揺れにより、魚倉に落ちるおそれがあったので、B船の後部に戻り、主機を始動して後進をかけたが、すぐに主機が停止したので、A船に向かって両手を振って大声を出し、気付かせようとした。</p> <p>船長Bは、A船の進路が変わらないので、操舵室上方の日除けの骨組みパイプにつかまって衝突の衝撃に備えたが、平成26年1月15日12時17分ごろ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、損傷部を調べ、漁業協同組合に電話し、修理のため造船所に向かった。</p> <p>連絡を受けた漁業協同組合担当者は、事故の発生を海上保安部に知らせた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>佐伯市には、本事故当時、強風、波浪注意報が発表されており、最大瞬間風速は8.9m/sであった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、海上に白波が立っていたので、目視では見落としが生じると思い、2台のレーダーを作動して見張りをしていたが、B船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、本事故時、食堂で昼食中であり、乗組員3人は部屋で休憩しており、事故に気付かなかった。</p> <p>A船は、本事故時、冬季の荒天下であったため、操舵室及び居住区の全ての窓、扉は閉鎖されており、外部の音は聞こえづらくなってい</p>

	<p>た。</p> <p>A船の左舷錨に付着していた塗料は、B船の外板と同じ色であった。</p> <p>B船は、衝突予防用として、他船が気付きやすいように甲板から2.5mの高さに赤い旗（60×50cm）を掲げていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、入津湾沖を自動操舵により約10.5knの速力で南南西進中、航海士Aが、単独で船橋当直に就き、見張りを行っていたが、進路上に漂泊中のB船に気付かず航行したことから、A船の船首左舷錨とB船の船首が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、入津湾沖においてシーアンカーを投入して漂泊中、船長Bが、A船の接近に気付き、主機を始動して後進したが、すぐに停止したので、両手を振り、大声を出してA船に知らせようとして、漂泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、シーアンカーを船首から投入しており、船長Bが、A船の進路から回避しようと、主機を始動し、後進した際、シーアンカーが抵抗となり、主機が過負荷状態となったことから、停止した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、入津湾沖において、A船が南南西進中、B船が漂泊中、航海士Aが、B船に気付かず航行し、また、船長BがA船の接近に気付き、主機を始動して後進したが、すぐに停止したので、両手を振り、大声を出してA船に知らせようとして、漂泊を続けたため、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>・当直者は、状況に適した見張りを行うこと。</li> <li>・小型船舶の船長は、事前にレーダー反射器を準備し、できる限り、高い位置に取り付けることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

