

## 船舶事故調査報告書

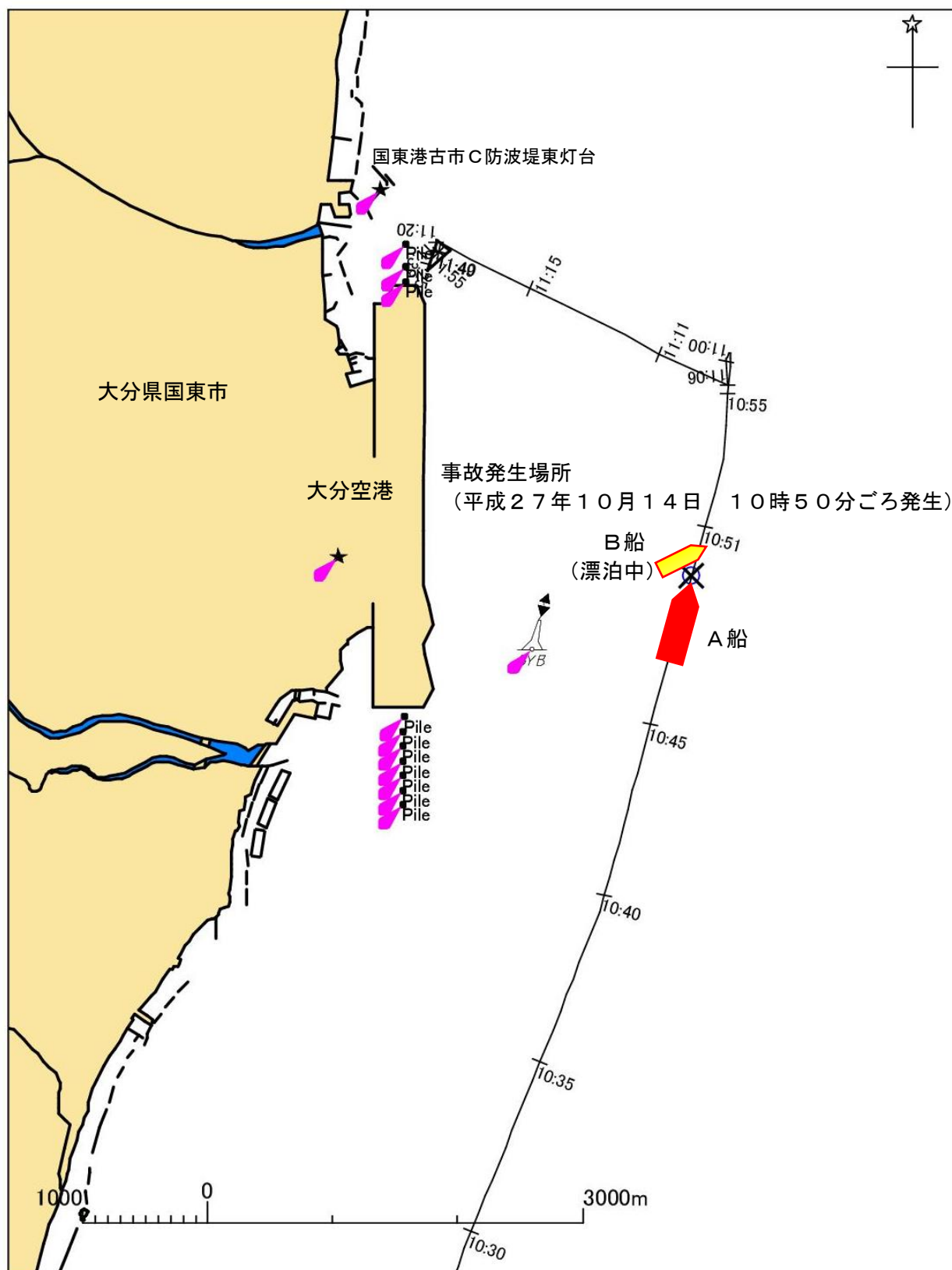
平成28年6月16日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年10月14日 10時50分ごろ
発生場所	大分県 <sup>くにさき</sup> 国東市大分空港東方沖 国東港古市C防波堤東灯台から真方位141°3,980m付近 （概位 北緯33°28.5′ 東経131°45.6′）
事故の概要	油タンカー <sup>しょうわ</sup> 第八正和丸は、北北東進中、また、漁船 <sup>ことぶき</sup> 寿丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第八正和丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、寿丸は、右舷中央部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年10月15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 油タンカー 第八正和丸、297トン 133942、株式会社三洋海運商会 49.50m×8.40m×3.65m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年7月27日 B 漁船 寿丸、4.57トン OT3-27228（漁船登録番号）、個人所有 9.80m(Lr)×2.60m×0.82m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、昭和55年7月10日 第294-23867号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年1月9日 免状交付年月日 平成26年2月4日 免状有効期間満了日 平成31年12月20日 B 船長B 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 平成16年3月2日 免許証交付日 平成26年4月28日 （平成31年4月27日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に破口、右舷船首部外板に亀裂</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 本事故当時、太陽の方位角は約155°、高度は約45°であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、飛行機の燃料約590klを積んで長崎空港に向け、大分空港南東方沖を北北東進していた。</p> <p>船長Aは、単独で航海当直につき、針路を022°（真方位、以下同じ。）に設定し、約8.9～9.5ノット（kn）の対地速力で自動操舵により航行中、6海里（M）レンジでヘッドアップとしていたレーダー画面の左舷船首3M付近にB船を認めた。</p> <p>船長Aは、陸岸に沿って航行する予定だったので、平成27年10月14日10時40分ごろ左舵を取って陸岸沿いに針路を変え、015°に再設定した。</p> <p>船長Aは、前方に他船が見えなかったため、船舶所有者から送られてきていた事故事例集を早く読んでおこうと思い、操舵スタンドの後ろに立って、同事例集を読んでいたところ、興味のある事例があり、それを読むことに注意を向けていた。</p> <p>船長Aは、左舷方からA船を呼び掛ける声に気づき、停止したところ、船長Bから、A船がB船に衝突したことを告げられ、B船の損傷部を見て初めて衝突のあったことを知った。</p> <p>船長Aは、A船の船首外板の擦過傷を確認して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大分空港東方沖で機関をかけ、クラッチを中立状態として一本釣り漁を行いながら漂泊していた。</p> <p>B船は、船首を東北東に向け、船長Bが、左舷側後部（操舵室のある甲板室の後端付近）で立って釣りを行っていた際、背後から異音が聞こえたので、B船のエンジンの調子が悪くなったかと思い、振り向いたところ、至近にA船を見たが、どうすることもできず、10時50分ごろB船の右舷中央部から船首部付近にA船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の右舷側外板に破口があったものの、燃料の漏れがないこと及び機関室に浸水がないことを確認してA船を追い掛け、約6～7分後に追い付き、船長Aに衝突の事実及び今後の連絡先を伝え、自力で帰港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 B船の損傷部 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、陸岸沿いに航行するため左転した際、レーダー画面で初認したB船のことを失念していた。</p>

	<p>船長Aは、太陽光の海面反射により、海上が見づらかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、至近でA船を確認したので、機関を使用して回避動作を取ることができなかった。</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、大分空港東方沖を北北東進中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、事故事例集を読んでいて見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーでB船を初認していたが、左転した際はB船のことを失念しており、目視で前方を見て船首方に支障となる他船を認めなかったため、前路に他船はないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aが、船首方にいたB船を視認できなかった状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、大分空港東方沖で漂泊中、船長Bが、一本釣り漁を行っていて見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付くのが遅れ、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、大分空港東方沖において、A船が北北東進中、B船が一本釣り漁を行いながら漂泊中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、また、船長Bが、一本釣り漁を行っていて共に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。</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、常に見張りを適切に行うこと。</li> <li>・漂泊中であっても、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
10:30:03	033-25-37.8	131-44-34.3	022.2	9.4
10:36:02	033-26-30.3	131-44-59.6	022.3	9.3
10:40:02	033-27-05.1	131-45-15.6	015.8	9.2
10:42:03	033-27-23.3	131-45-21.4	013.0	9.2
10:43:33	033-27-36.6	131-45-25.6	014.2	9.1
10:45:01	033-27-49.5	131-45-29.8	014.9	9.1
10:47:01	033-28-06.6	131-45-35.5	016.2	8.9
10:48:02	033-28-15.3	131-45-38.4	016.1	8.9
10:51:01	033-28-40.8	131-45-46.9	015.6	8.8
10:52:02	033-28-49.4	131-45-49.8	015.1	8.9
10:54:02	033-29-06.8	131-45-53.2	003.4	8.8
10:56:01	033-29-22.2	131-45-54.3	001.8	5.3

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。

写真1 B船の損傷部

