

## 船舶事故調査報告書

平成29年3月23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28年7月22日 05時00分ごろ
発生場所	大分県津久見市保戸島北東方沖 高甲岩灯台から真方位242° 1,000m付近 (概位 北緯33°06.6′ 東経132°01.2′)
事故の概要	引船第2ゆたか丸は、台船ゆたか1をえい航して南東進中、また、漁船宝陽丸は、南東進中、ゆたか1と宝陽丸とが衝突した。 ゆたか1は、船底部外板等に擦過傷を生じ、また、宝陽丸は、転覆して機関に濡損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年8月8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 引船 第2ゆたか丸、97トン 132595、豊海運株式会社 28.70m×7.20m×3.28m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成2年12月17日 B 台船 ゆたか1、約712トン なし、豊海運株式会社 40.0m×18.0m×2.8m、鋼 機関なし、平成16年（建造） C 漁船 宝陽丸、1.7トン OT3-48361（漁船登録番号）、個人所有 7.14m(Lr)×2.12m×0.62m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和56年11月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成8年1月5日 免状交付年月日 平成28年2月22日 免状有効期間満了日 平成33年4月12日 C 船長C 男性 73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49年8月29日

	免許証交付日 平成25年8月28日 (平成31年8月25日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船首部外板及び船底部外板に擦過傷 C 舵及びプロペラ軸に曲損、機関に濡損等(全損)
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：05時18分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船体ブロック4個を積載した無人のB船をえい航する引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、平成28年7月21日14時50分ごろ大分県佐伯市佐伯港に向けて広島県福山市所在の造船所を出発した。</p> <p>船長Aは、22日01時00分ごろ船橋当直を引き継いで単独で操船に当たり、速吸瀬戸(愛媛県伊方町佐田岬と大分県大分市関埼との間)を通過して豊後水道を自動操舵により南東進した。</p> <p>A船引船列は、04時30分ごろ保戸島北方沖に達し、保戸島及び津久見市高甲岩の間にある可航幅約200mの地の瀬戸と称する水路を通過するため、船長Aが、自動操舵を解除し、真方位約130°の針路、約6.8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)に減速して、リモコンによる手動操舵で航行した。</p> <p>A船引船列は、地の瀬戸を通過した後、06時10分ごろ佐伯港に到着してB船を切り離し、A船が単独で大分市大分港に向かった。</p> <p>船長Aは、再び地の瀬戸を通過して北西進していたところ、A船所有会社から、B船とC船とが衝突していたらしいとの連絡を受け、大分港において、B船の右舷船首部外板から船底部外板にかけて擦過痕があることを海上保安官から知らされた。</p> <p>C船は、船長Cが単独で乗り組み、04時30分ごろ保戸島東方沖にある北ノ瀬付近の漁場に向けて保戸島漁港を出港した。</p> <p>船長Cは、船首を地の瀬戸に向けて南東進中、約4.5knの速力でリモコン操舵とし、操舵室内の椅子に腰を掛け、右舷側の保戸島沿いの岩場に接近して通過する数隻の漁船を眺めながら航行した。</p> <p>船長Cは、05時00分ごろ左舷後方から衝撃を受け、C船が転覆した際に落水し、その後C船の船底に這い上がって救助を待っていたところ、付近にいた僚船に救助された。</p> <p>僚船の船長は、海上保安庁に携帯電話で本事故の発生を通報した。</p> <p>C船は、えい航されて保戸島漁港に戻る間に水没し、その後引き揚げられたものの、舵及びプロペラ軸に曲損を、機関に濡損等をそれぞれ生じた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の右舷船首部付近の擦</p>

	過傷、写真2 引き揚げられたC船 参照)
その他の事項	<p>A船引船列は、B船の船首部両舷に係止した直径約28mm、長さ約30mのブライドルワイヤ2本の端にシャックルを介し、A船の船尾から伸ばした直径約85mm、長さ約100mの化学繊維製のえい航索を繋ぎ、A船の船首端からB船の船尾端までの距離が約190mとなっていた。</p> <p>A船引船列は、A船にマスト灯2個、両舷灯、船尾灯及び引船灯を表示し、A船の船首から前方に向けて探照灯1個及び煙突に約500Wの作業灯を点灯し、B船の船首尾両舷に簡易標識灯（2秒に1閃光の白色）及び中央部に黄色回転灯を点灯し、A船からB船に向けて約1,000Wの照明を照射していた。</p> <p>船長Aは、保戸島の北東方沖で地の瀬戸に向けて航行中、保戸島南方から北進して緑灯を見せながらA船引船列の右舷側を通過する5～6隻の漁船や、A船引船列の右舷側を追い越した同航の漁船2隻に気付いていたが、C船の存在に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、レーダー1台を0.25海里（M）レンジのヘッドアップ表示で作動させていたものの、接近警報を設定していなかった。</p> <p>C船は、船尾灯を備えておらず、出港したときには白色全周灯1個及び両色灯を表示していたが、周囲が明るくなり始めていたので、日出前であったものの消灯していた。</p> <p>船長Cは、地の瀬戸に向けて航行中、操舵室内の椅子に腰を掛けた姿勢で、右舷側の保戸島沿いの岩場を通過する漁船に注意を向け、A船引船列に気付かなかった。</p> <p>船長Cは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、B船の右舷船首部外板及び船底部外板に残されていた船底塗料等を鑑定し、同塗料がC船の船底塗料と同質であったので、C船に衝突したのはB船であることが分かった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B なし、C あり  A なし、B なし、C なし  A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、保戸島北東方沖を南東進中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するC船に気付かず、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、保戸島北東方沖を南東進中、船長Cが、周囲が明るくなり始めていたので法定灯火を消灯し、操舵室内の椅子に腰を掛けた姿勢で、右舷側の保戸島沿いの岩場を通過する漁船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、左舷後方から接近するA船引船列に気付かず、A船引船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、法定灯火を、日没から日出までの間、表示しなければなら</p>

	なかった。
<b>原因</b>	<p>本事故は、日出前の薄明時、保戸島北東方沖において、A船引船列及びC船が共に南東進中、船長Aが、見張りを適切に行っておらず、また、船長Cが、法定灯火を表示せず、操舵室内の椅子に腰を掛けた姿勢で、右舷側の保戸島沿いの岩場を通過する漁船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 法定灯火は、日出まで表示すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



拡大図

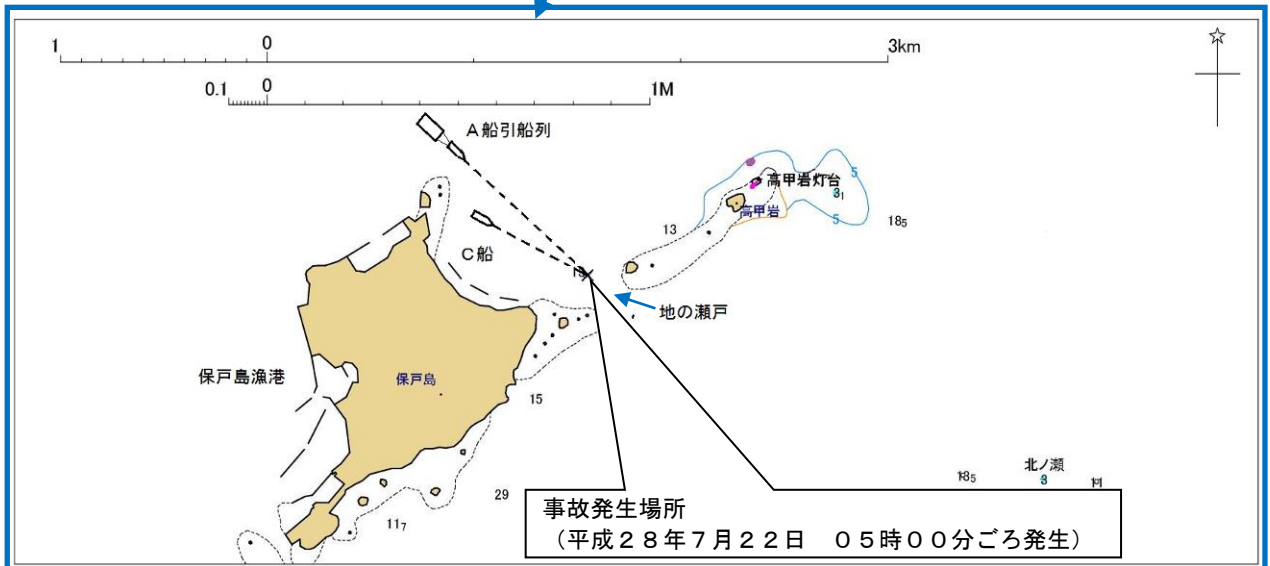


写真1 B船の右舷船首部付近の擦過傷

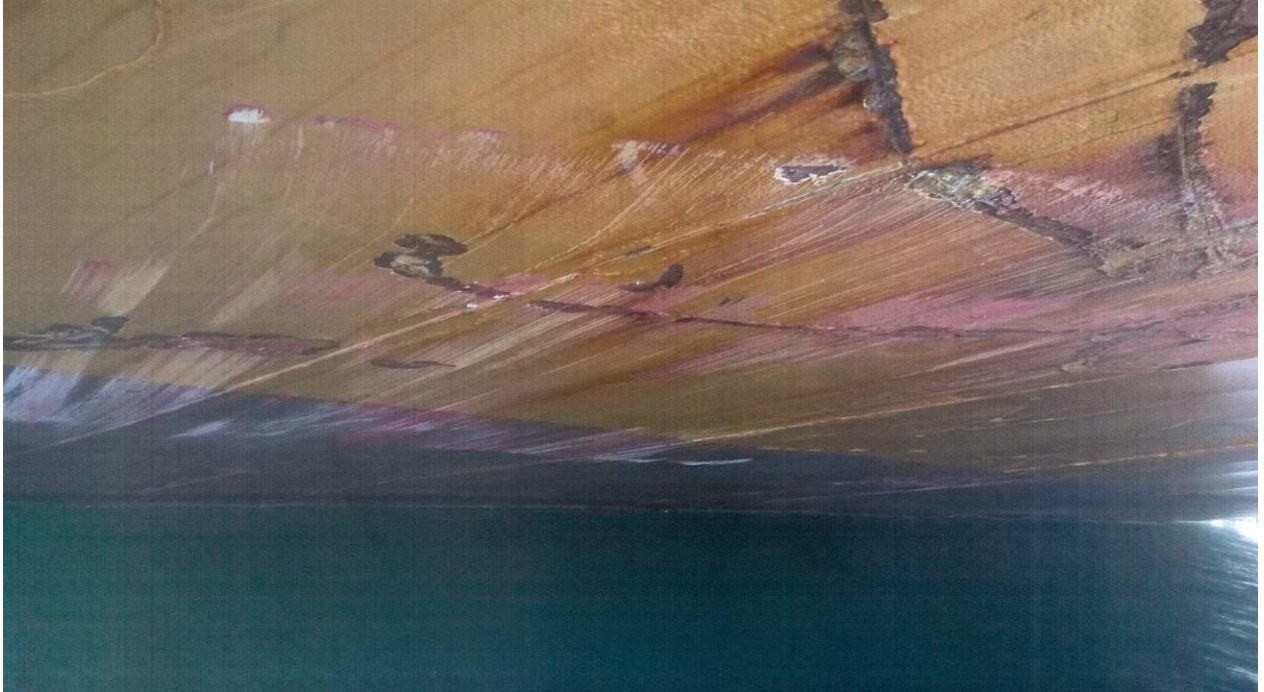


写真2 引き揚げられたC船

