

## 船舶事故調査報告書

令和2年2月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成31年4月16日 16時50分ごろ
発生場所	大分県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123° 5.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 27.3′ 東経131° 49.3′）
事故の概要	貨物船兼砂利石材運搬船第参拾参宝来丸は、南南東進中、漁船海飛丸は、北西進中、両船が衝突した。 第参拾参宝来丸は、左舷船首部外板の塗装に剝離を生じ、また、海飛丸は、船首部の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月7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 貨物船兼砂利石材運搬船 第参拾参宝来丸、496トン 132325、山年建設有限会社 69.16m×13.00m×7.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年1月21日 B 漁船 海飛丸、4.7トン OT3-28185（漁船登録番号）、個人所有 10.85m（Lr）×3.30m×0.86m、FRP ディーゼル機関、281kW（動力漁船登録票による）、平成8年12月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年7月14日 免状交付年月日 平成30年7月2日 免状有効期間満了日 令和5年7月13日 B 船長B 男性 36歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年12月4日 免許証交付日 平成30年4月27日 （令和5年12月3日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板の塗装に剝離 B 船首部に破損、船首部のローラ破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、空倉の状態、平成31年4月16日12時00分ごろ大分県津久見市津久見港に向けて福岡県苅田町苅田港を出港した。</p> <p>船長Aは、15時30分ごろ大分県姫島村姫島南方沖で昇橋して船橋当直を引継ぎ、3Mレンジとしたレーダーを作動させ、16時10分ごろ国東市黒津ノ鼻東方沖で大分県大分市関埼に向ける針路とし、約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により南南東進をした。</p> <p>船長Aは、大分空港東方沖において、レーダーで左舷船首方約3Mのところ、B船の映像を認め、目視でB船が漁船であることを確認し、B船がA船の進路を避ける立場であり、A船が針路及び速力を保つ立場であると判断していずれB船がA船を避けると思っ航行を続けた。</p> <p>船長Aは、左舷船首方から来る貨物船がB船の船首方を通過した後、B船の様子を見ながら航行していたところ、約200～300mに接近したとき、B船がA船を避けないと判断し、衝突の危険を感じて、直ちに主機を微速力前進とし、操船信号として短音1回の汽笛を吹鳴して手動操舵に切り替えて右一杯を取ったものの、間に合わず、16時50分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、錨泊した後、船長Aが、乗組員に指示して搭載艇を降ろし、B船の負傷者及び損傷状況を確認させ、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の調査を受けた後、津久見港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、たちうお曳縄漁を終えて帰港する目的で、16時00分ごろ国東市国東港武蔵地区に向けて愛媛県伊方町佐田岬西北西方約3.5M沖の漁場を出発した。</p> <p>B船は、0.75Mレンジとしたレーダーを作動させ、国東港武蔵地区に向ける針路として約7～8knの速力で自動操舵により北西進し、漁場を出発して約20～25分後、船長Bが、前路に他船を見掛けなかったため約12knに増速して操舵室を離れ、後部甲板で漁獲物の箱詰及び漁具の片付け作業を開始した。</p> <p>船長Bは、後部甲板で漁具の片付け作業を行っていたところ、船首方で貨物船が通過した際、右舷船首方にA船を認めたものの、操舵室のレーダーを見てA船が映っていなかったためまだA船との距離があると思ひ、同作業が終わったところでA船の様子を見るつもりで同作</p>

	<p>業を再開した。</p> <p>船長Bは、大分空港東方沖において、漁具の片付け作業を行いながら航行を続けていたところ、衝撃を感じてA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で後部甲板に転倒し、操舵室に移動して主機を中立運転とした後、B船の損傷状況を確認し、A船から大分海上保安部の連絡先を聞いて、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、海上保安庁の調査を受けた後、自力航行ができたので、国東港武蔵地区に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 B船の船首部の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、これまでの経験でA船が針路及び速力を保つ立場であってもA船に接近するまで避けない漁船が多いので、B船もA船に接近してから避けると思った。</p> <p>船長Bは、いつも、漁場を出発してから漁獲物の箱詰及び漁具の片付け作業を行い、時折、周囲の見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、他船と約0.5M以下に接近したとき、衝突の危険があるかどうか、判断して避けるようにしていた。</p> <p>船長Bは、A船からの汽笛が聞こえなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、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、大分空港東方沖を南南東進中、船長Aが、左舷船首方にB船を認めた際、これまでの経験からB船がA船に接近して避けると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、衝突を避ける措置が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大分空港東方沖を北西進中、船長Bが、後部甲板で漁具の片付け作業中にA船を右舷船首方に認めたものの、レーダーの映像にA船が映っておらず、まだ距離があると思い、同作業が終わったところでA船の様子を見るつもりで同作業を続けながら同じ針路及び速力で航行したことから、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船が南南東進中、B船が北西進中、船長Aが、左舷船首方にB船を認めた際、これまでの経験からB船がA船に接近して避けると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、後部甲板で漁具の片付け作業中にA船を右舷船首方に認めたものの、レーダーの映像にA船が映っておらず、まだ距離があると思い、同作業を続けながら同じ針路及び速力で航行したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>

<b>再発防止策</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>・ 針路及び速力に変化なく接近する他船を認めた場合は、早期に汽笛を吹鳴するなどの警告信号等を行うとともに、早めに衝突を避けるための措置をとること。</li><li>・ 自船に接近する船舶を発見した場合、他の作業をやめて、動静を確認すること。</li></ul>
--------------	--

付図1 事故発生経過概略図

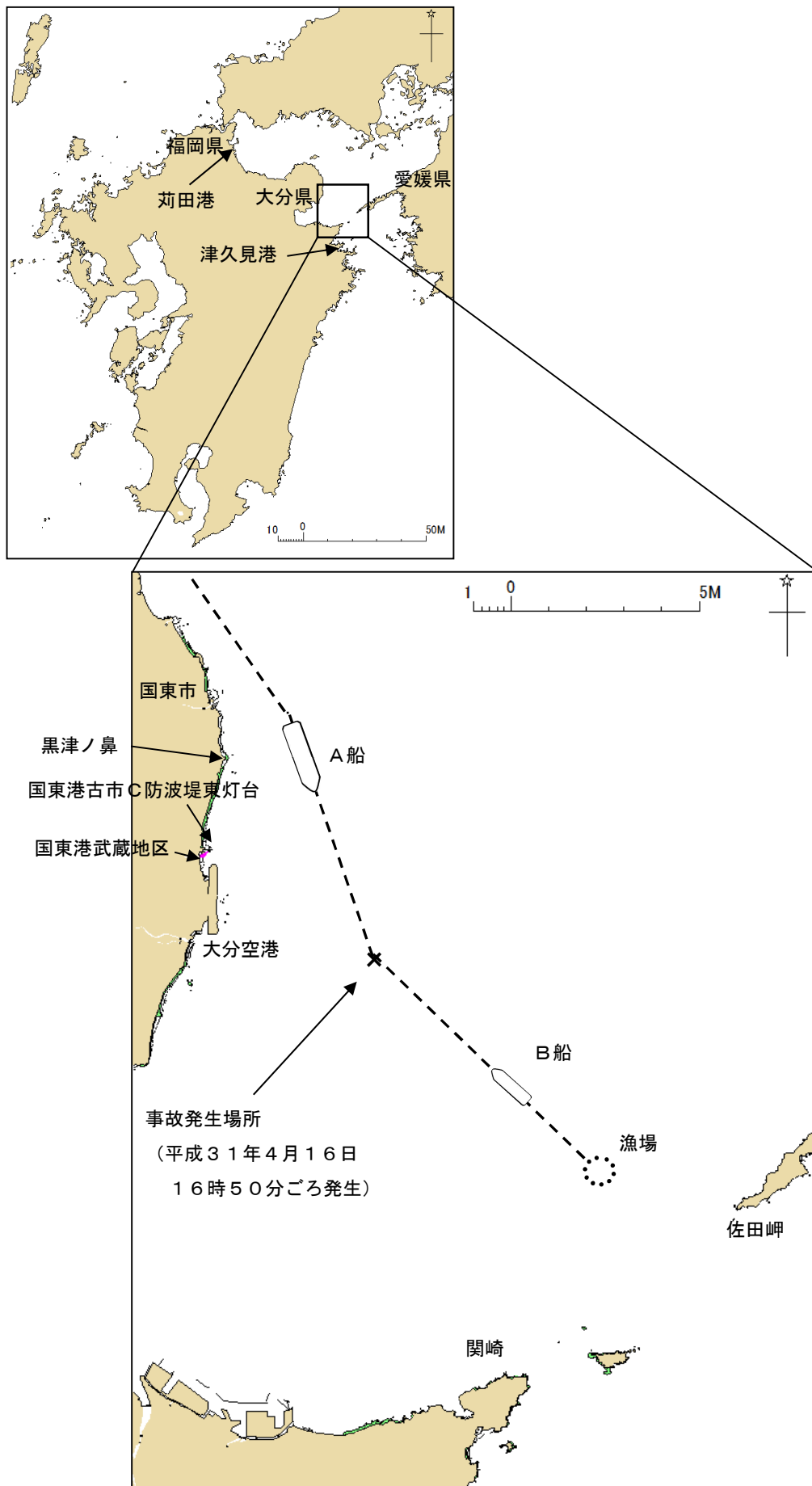


写真1 A船



写真2 B船



写真3 B船の船首部の損傷状況

