

船舶事故調査報告書

令和3年10月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 令和3年3月7日 06時29分ごろ |
| 発生場所 | 大分県高田港北北西方沖 豊後高田港導流堤灯台から真方位339° 7.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 42.6′ 東経131° 22.2′） |
| 事故の概要 | 自動車専用船ダイハツ丸は、西南西進中、また、漁船福寿丸は、北進中、両船が衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和3年3月9日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | A 自動車専用船 ダイハツ丸、3,206トン 140803、徳昭船舶株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 B 漁船 福寿丸、4.8トン OT3-9031（漁船登録番号）、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、二級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：06時35分 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aほか9人が乗り組み、船長Aが操船に当たり、中津港へ向けて高田港北北西方沖を自動操舵で西南西進中、船長Aが、左舷船首方にA船の前路を北上する態勢の漁船群を認め、約2Mの距離で漁船群に向けて昼間信号灯を照射したところ、B船以外の他の漁船がA船の前後を避航する針路としたので、いずれB船もA船を避航すると思い、同じ針路及び速力で続航した。 船長Aは、B船が避航の様子がない状態で至近に迫ったが、A船の前後にA船を避航していた漁船が存在していたので、転舵、減速ができず、同じ針路及び速力で、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、僚船と共に大分県宇佐市長洲漁港を出港し、同漁港北方沖の漁場へ向けて自動操舵で北進中、船長Bが、右舷船首方にA船を目視及びレーダーで認めたが、同じ針路及び速力で続航してもA船と接近するまでは時間があると思い、船尾側で |

| | |
|--------------|--|
| | 網の点検、修理作業を続けていたところ、A船と衝突した。 |
| 分析 | <p>A船は、自動操舵で西南西進中、船長Aが、左舷船首方にB船を含む漁船群を認めて昼間信号灯を照射した際に避航動作を取った他の漁船と同様に、いずれB船もA船を避航すると思い、同じ針路及び速力で続航したことから、衝突を避けるための措置を採る時機を逸し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、自動操舵で北進中、船長Bが、右舷船首方にA船を認めた際、A船と接近するまでは時間があると思い、船尾側で網の点検、修理作業を続けながら同じ針路及び速力で続航したことから、A船と衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、日出前の薄明時、A船が自動操舵で西南西進中、B船が自動操舵で北進中、船長Aが、避航動作を取った他の漁船と同様にいずれB船もA船を避航すると思い、同じ針路及び速力で続航し、また、船長Bが、A船と接近するまでは時間があると思い、船尾側で網の点検、修理作業を続けながら同じ針路及び速力で続航したため、両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <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"> ・ 船長は、左舷船首方に自船の進路を横切る態勢の船舶を認めた場合、いずれ同船が自船の進路を避けると思い込まず、必要に応じて汽笛等で注意喚起を行い、早期に衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 船長は、航行中は、他船との接近状況が分かるよう、網の点検、修理作業などを行わず、操船に集中すること。 |