

## 船舶事故調査報告書

平成23年8月25日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 山 本 哲 也  
 委 員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年4月1日 06時38分ごろ
発生場所	大分県大分市関埼南東方沖 関埼灯台から真方位115° 4.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 14.2′ 東経131° 58.6′）
事故調査の経過	平成23年4月4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 セメント運搬船 第二神陽丸、749トン 135438、山陽海運株式会社 69.08m×11.50×5.05、綱 ディーゼル機関、1,323kW、平成8年10月 B 漁船 早吸丸、3.2トン OT3-60013（漁船登録番号）、個人所有 9.55m（Lr）×2.42m×0.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、平成10年5月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年6月10日 免状交付年月日 平成22年6月10日 免状有効期間満了日 平成27年6月9日 一等航海士A 男性 48歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年9月22日 免状交付年月日 平成18年8月15日 免状有効期間満了日 平成23年9月21日 B 船長B 男性 55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58年10月13日 免許証交付日 平成20年1月22日 （平成25年10月12日まで有効）
死傷者等	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷中央部に擦過傷 B 船首部を圧壊
事故の経過	A船は、船長A及び一等航海士Aほか3人が乗り組み、一等航海士Aが、平成23年4月1日06時25分ごろ単独の船橋当直に就き、関埼南

	<p>東方沖を約194°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11.2ノット（kn）の対地速力で自動操舵により航行した。</p> <p>一等航海士Aは、06時33分ごろ、右舷船首45°1M付近にB船を視認し、レーダーによりB船が北東進していることを確認したが、B船はA船の後方を通過していくものと思って航行した。</p> <p>一等航海士Aは、B船との距離が約0.5Mとなったとき、B船と衝突の危険を感じたが、A船が右転するとB船に急接近すると思い、B船がA船に気付いてA船の後方を通過してくれることを期待して汽笛を数回鳴らした。</p> <p>一等航海士Aは、その後もB船の針路及び速力に変化がなかったので、B船との距離が約200～300mとなったとき、再び汽笛を数回鳴らしたが、B船がそのまま接近してくるので、手動操舵に切り替えて機関を停止したが、06時38分ごろ、関埼灯台から115°4.9M付近において、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大分県大分市佐賀関漁港から愛媛県伊方町佐多岬沖の漁場に向かい、関埼南東方沖を約11～12knの対地速力で自動操舵により北東進した。</p> <p>船長Bは、06時28分ごろ、周囲を見たとき、接近する船舶がいなかったため、操舵室から後部甲板に出て漁具に餌を付ける作業を行い、見張りを行わずに航行した。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターで船位を確認しようとして操舵室に入ろうとしたとき、至近に迫ったA船に気づき、機関を中立としたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bの応急手当をしたのち、海上保安部に連絡した。また、A船は自力航行して大分県津久見市津久見港に入港した。</p> <p>船長Bは、顔面及び頸部を打撲したので僚船に連絡し、来援した僚船に移乗して佐賀関漁港に入港したのち、病院に搬送された。また、B船は、僚船の船長が操船して佐賀関漁港に入港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮流 微弱な北流</p> <p>日出時刻：06時01分ごろ</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、健康状態は良好で聴力は正常であった。</p> <p>船長Bは、後部甲板に出て作業していたが、A船の汽笛音が聞こえなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、関埼南東方沖を南南西進中、一等航海士Aが、右舷前方から接近するB船と衝突の危険を感じたものの、汽笛を数回鳴らして注意を喚起したのみで針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、関埼南東方沖を北東進中、船長Bが、周囲を見て接近する船舶はいないものと思い込み、後部甲板で漁具に餌を付ける作業を行い、見</p>

	張りを行っていなかったことから、左舷側から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、関埼南東方沖において、A船が南南西進中、B船が北東進中、一等航海士Aが、右舷前方から接近するB船と衝突の危険を感じたものの、B船に対して汽笛を数回鳴らして注意を喚起したのみで針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、見張りを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。
参考	<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>・ 衝突するおそれがある態勢で接近する他船を認めたときには、避航船はできる限り早期に、かつ、大幅に避航動作をとること。</li> <li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>