

船舶事故調査報告書

平成26年3月6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 庄司 邦昭
委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年7月11日 11時42分ごろ
発生場所	大分県大分市関埼東方沖 関埼灯台から真方位101° 1,070m付近 (概位 北緯33° 15.9′ 東経131° 54.8′)
事故調査の経過	平成25年7月16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 ^{かいうん} 海運丸、498トン 134094、尾崎海運株式会社、個人所有 72.11m (Lr) × 12.00m × 7.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年3月 B 漁船 ^{しょうきち} 昌吉丸、4.8トン OT3-46657（漁船登録番号）、個人所有 9.90m (Lr) × 3.08m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和58年6月29日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年1月20日 免状交付年月日 平成22年11月19日 免状有効期間満了日 平成28年4月3日 B 船長B 男性 77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10月25日 免許証交付日 平成21年1月27日 (平成26年6月14日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 右舷船首部を圧壊、マストに曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、石灰石約1,650tを積載し、船長Aが単独で船橋当直に就き、手動操舵によって大分県臼杵市

	<p>沖を北進中、濃霧となった。</p> <p>船長Aは、関埼南東方沖において、法定灯火を表示し、汽笛による霧中信号を行いながら、約10ノット(kn)の速力で北進を続けていたところ、1.5海里(M)レンジのレーダー画面により、右舷船首方からA船の進路を横切る態勢で接近するB船の映像を認め、その後のB船の動静から、B船はA船の船首を通過するものと判断した。</p> <p>船長Aは、左転して関埼と関埼北東方の平瀬灯標との中間付近に向ける針路として北北西進中、レーダー映像でA船の船首至近をB船が横切ったように見えたので、B船を目視で確認しようと思い、左舷ウイングに出て周囲を見回したところ、A船の左舷船首付近で停船しているB船を見た。</p> <p>船長Aは、A船の左舷方にB船を見ながら通過したが、損傷しているようには見えず、A船の船尾がB船を通過した頃、B船が南西進を始めたので、何事もなかったものと思い、航行を続けていたところ、海上保安庁からの連絡により、B船と衝突した可能性を指摘され、左舷船首外板に擦過傷が生じていることを確認した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、愛媛県伊方町北方沖での操業を終え、自動操舵により、約10knの速力で南西進して大分市佐賀関漁港に向けて航行中、大分市高島と同市牛島との間を通過した頃、船長Bが、3Mレンジのレーダー画面により、左舷船首方からB船の進路を横切る態勢のA船の映像を認め、B船が保持船でA船が避航するものと思い、レーダーのレンジを0.5Mに切り替えて南西進を続けた。</p> <p>船長Bは、その後、左舷船首方に汽笛(長音)を聞き、レーダーで確認したA船から発せられたものと思い、まだ距離があったので、応答のつもりで汽笛(長音)を鳴らし、針路及び速力を保持して南西進を続けた。</p> <p>船長Bは、約1分後、左舷船首方に2度目の汽笛(長音)を聞いたが、依然、B船が保持船であるとの思いから、A船が避航するものと思い、再度、汽笛(長音)を鳴らして南西進中、2度目の汽笛から約1分後、真上方向から大きな汽笛(長音)を聞き、慌てて手動操舵に切り替え、左舵一杯及び機関後進としたところ、平成25年7月11日11時42分ごろB船の右舷船首とA船の左舷船首が衝突した。</p> <p>船長Bは、A船の左舷ウイングに人が出てくるところを見たが、A船が航行を続けたため、B船の損傷を確認し、自力航行によって佐賀関漁港に帰った後、所属漁業協同組合を通じて海上保安庁に事故の発生を通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南、風力 1、視程 約250m未満 海象：潮流 南、波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び船長Bは、衝突するまで相手船を視認していなかった。</p>

	<p>船長Aは、本事故発生海域の航行経験が豊富にあり、毎回ほぼ同じコースを航行していた。</p> <p>船長Aは、B船の汽笛は聞こえなかった。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していなかった。</p> <p>B船は、操舵室に天窓が設けられており、船長Bは、天窓から顔を出して見張りを行っていたが、レーダーを見る時は、操舵室内にしゃがむ必要があり、0.5Mレンジに切り替えた後は、レーダーを見ていなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、視界制限状態の関埼東方沖において、法定灯火を表示し、汽笛を吹鳴しながら、手動操舵で北進中、船長Aが、レーダー画面により、A船の右舷方から左舷方へと横切る態勢のB船の映像を認めた際、B船がA船の船首を通過するものと思い、左転して北北西進したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、視界制限状態の関埼東方沖において、法定灯火を表示せず、自動操舵で南西進中、船長Bが、レーダー画面により、B船の左舷方から右舷方へと横切る態勢のA船の映像を認めた際、B船が保持船であり、A船が避航するものと思い、その後、レーダーによる見張りを行わず、針路及び速力を保持して航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、視界制限状態の関埼東方沖において、A船が北進中、B船が南西進中、船長Aが、B船がA船の船首を通過するものと思い、左転して北北西進し、また、船長Bが、B船が保持船であり、A船が避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行したため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
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"> ・見張りを適切に行うこと。 ・視界制限状態においては、昼間であっても法定灯火を表示すること。 ・視界制限状態において、レーダーのみで他船を探知した場合、著しく接近するか、衝突の虞がある場合は、十分余裕のある時期に避航動作をとること。 ・視界制限状態において、他船の音響信号を正横より前方に聞いた場合は、保針できる最小限度の速力とし、必要があれば停止して衝突の危険がなくなるまで十分注意して航行すること。 ・霧中などの視界制限状態においては、複数人で見張りを行うことが望ましい。