

# 船舶事故調査報告書

平成26年5月29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12月7日 11時03分ごろ
発生場所	大分県 <sup>ひめしま</sup> 姫島村姫島南東方沖 姫島灯台から真方位172° 2.17海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.7′ 東経131° 42.4′）
事故調査の経過	平成25年12月9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 貨物船 <sup>だいえい</sup> 第三大栄丸、491トン 135177、大同産業株式会社 65.02m×13.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年7月10日 B 漁船 <sup>だいきく</sup> 大黒丸、2.8トン OT3-27633（漁船登録番号）、個人所有 8.00m（Lr）×2.32m×0.70m、FRP ディーゼル機関、140kW（動力漁船登録票による）、昭和59年4月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月5日 免状交付年月日 平成25年11月7日 免状有効期間満了日 平成31年7月23日 航海士A 男性 64歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年6月12日 免状交付年月日 平成22年6月16日 免状有効期間満了日 平成28年6月11日 B 船長B 男性 63歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年3月24日 免許証交付日 平成25年11月21日 （平成30年11月20日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首部が圧壊
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士Aほか2人が乗り組み、航海士Aが、単独で船橋当直を行い、手動操舵により、約8.3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で姫島南東方沖を東進中、平成25年12月7日10時56分ごろ、右舷船首方約1.2MにB船を視認し、B船が停船していると思って東進を続けた。</p> <p>航海士Aは、11時00分ごろ、航行を始めたB船を右舷船首方約0.5Mに視認し、双眼鏡でも確認したが、B船が、長さ約65mあるA船を認めており、接近してもB船がA船を避けてくれると思って航行中、B船に接近し、B船がA船を避ける様子がなかったため、衝突直前に汽笛信号を行って左舵一杯を取り、機関を中立にしたが、11時03分ごろ、姫島南東方沖において、A船の右舷船首部とB船の左舷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、姫島南東方沖での漁を終え、帰るため、10時58分ごろ漁場を発進し、船長Bは、操舵室の床に座って手動操舵により、約12knの速力で北北西進した。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近は、ふだん、通航する船舶が少ない場所なので、B船の周囲には他船がいないと思い、船首方向を見ながら、手袋を外していた時、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、所属している漁業協同組合に本事故の連絡を行い、海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
その他の事項	航海士Aは、3Mレンジに設定したレーダーを使用していた。
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、姫島南東方沖を東進中、航海士Aが、右舷方から接近するB船がA船を認めており、接近してもB船がA船を避けてくれると思い、東進を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、姫島南東方沖を北北西進中、船長Bが、ふだん、通航する船舶が少ない場所なので、周囲に他船がいないと思い、船首方向を見ながら航行していたことから、左舷方向から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	本事故は、姫島南東方沖において、A船が東進中、B船が北北西進中、航海士Aが、右舷方から接近するB船がA船を避けてくれると思

	<p>い、東進を続け、また、船長Bが、ふだん、通航する船舶が少ない場所なので、他船がないと思い、船首方向を見ながら航行していたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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>・ 右舷船首方から接近する他船を認めた場合、衝突する虞の判断を速やかに行い、避航船は、できる限り、早期に適切な避航動作をとること。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図

