

船舶事故調査報告書

令和2年1月22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	令和元年5月31日 11時14分ごろ
発生場所	大分県 <small>くにさき</small> 国東市大分空港東方沖 大分空港飛行場灯台から真方位080° 7.5海里付近 (概位 北緯33° 30.0′ 東経131° 52.6′)
事故の概要	セメント運搬船第二十五すみせ丸は、北北西進中、また、漁船 <small>しんりょう</small> 新漁丸は、えい網しながら南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年6月12日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A セメント運搬船 第二十五すみせ丸、749トン 134610、エスオーシー物流株式会社 B 漁船 新漁丸、4.98トン OT3-8677（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 雨、風向 西、風力 1、視界 不良 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか5人が乗り組み、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北北西進中、船長Aが右舷船首方から南進する漁船2隻を認め、針路を右に転じて左舷を対して通過した後、元の針路に戻して北北西進を続けた。 船長Aは、海上保安庁から漁船と衝突した可能性があるとしてVHF無線電話で連絡を受けた後、海上保安庁の調査を受け、後日、A船とB船とが衝突したことを知った。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、約2.2knの速力で、底引き網をえい網しながら南進中、船首方に漁船2隻及び船尾方に僚船1隻が南進中であることを認めていたが、後部甲板で漁獲物の選別作業に注意を向けていたところ、B船の船首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。 船長Bは、A船がそのまま航行を続けていたので、電話で所属漁業協同組合にA船と衝突したことを連絡し、同組合から海上保安庁に伝えられた。

<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、北北西進中、船長Aが、右舷船首方から南進する別の漁船2隻を認めて避航した後、南進するB船に気付かないまま元の針路に戻して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、底引き網をえい網しながら南進中、船長Bが、船尾甲板で漁獲物の選別作業に注意を向け、A船に接近していることに気付かずに航行を続けたことから、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、A船が北北西進中、B船が底引き網をえい網しながら南進中、船長Aが、南進する別の漁船2隻を認めて避航した後、南進するB船に気付かないまま元の針路に戻して航行を続け、また、船長Bが、船尾甲板で漁獲物の選別作業に注意を向け、A船に接近していることに気付かずに航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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>・船長は、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> </ul>