

船舶事故調査報告書

令和2年2月26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9月9日 19時50分ごろ
発生場所	大分県 ^{さきき} 佐伯市 ^{おお} 大島東方沖 先ノ瀬灯台から真方位072° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯32° 58.7′ 東経132° 07.6′）
事故の概要	油タンカー ^{コウホウ マル} KOHO MARU NO.5 及び遊漁船 ^{こうりょう} 幸漁丸は、共に南南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年9月11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 油タンカー KOHO MARU NO.5（シエラレオネ共和国籍）、498 トン 9109615（IMO番号）、個人所有 B 遊漁船 幸漁丸、4.8トン OT3-8918（漁船登録番号）、個人所有 第294-15009号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（インドネシア共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船 長（シエラレオネ共和国発給） 航海士A（インドネシア共和国籍）、締約国資格受有者承認証 当直航海士（シエラレオネ共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約2m/s 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか4人（全員インドネシア共和国 籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で船橋当直に就 き、自動操舵により南南東進していた。 A 船は、航海士Aが、目視及び12Mレンジで使用中のレーダーで 他船を認めなかったため、進行方向に他船はいないと思い、椅子に座 って見張りをしながら航行を続けていたところ、左舷船首方至近に B 船の灯火を認め、衝突を避けようと手動操舵に切り換えて右舵を取 ったものの間に合わず、B 船と衝突した。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、法定灯火を 表示し、釣り場を移動する目的で発進し、南南東進した。 B 船は、発進するとき、船長Bが目視及び6Mレンジで使用中のレ

	<p>一ターで船尾方にA船を認め、A船とはまだ距離があると思い、主に前方の見張りをを行いながら航行を続け、目的の釣り場に近づいたので準備を始めようと速力を下げた後方を見たところ、右舷船尾方至近にA船の灯火を認め、機関を後進としたものの間に合わず、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、南南東進中、航海士Aが、進行方向に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前方を航行中のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南南東進中、船長Bが、A船とはまだ距離があると思い、主に前方の見張りをを行いながら速力を下げたことから、後方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船及びB船が共に南南東進中、航海士Aが、進行方向に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船とはまだ距離があると思い、主に前方の見張りをを行いながら速力を下げたため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、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"> ・航行中は、常時、周囲の適切な見張りをを行い、他船を認めた場合、必要に応じて適切な時機に他船を避けること。