

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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3年5月13日 07時52分ごろ
発生場所	大分県国東市琵琶埼北方沖 琵琶埼灯台から真方位354° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 43.2′ 東経131° 33.4′）
事故の概要	貨物船兼石材運搬船光洋丸は、西北西進中、また、漁船第三潮丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年5月19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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船兼石材運搬船 光洋丸、499トン 136390、御前崎海運株式会社（船舶管理人）、株式会社第一コーヨー B 漁船 第三潮丸、0.6トン OT3-28014（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A、四級（航海） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷錨に擦過傷 B 船首部かんぬきの左舷側に折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 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3人が乗り組み、航海士Aが、単独で船橋当直に就き、椅子に腰を掛け、6Mレンジとしたレーダーを作動させ自動操舵により約13ノットの対地速力で、船首部のクレーンにより正船首から左右にそれぞれ約5°の範囲に死角が生じた状態で西北西進していたところ、海上保安庁からVHF無線電話で停船するように連絡を受けた。 A 船は、海上保安庁により、格納していた左舷錨に損傷が確認された。 航海士Aは、衝突の約15分前に目視及び3Mレンジとしたレーダーで船首方を確認して針路を左に約5° 転じた後、レーダーレンジを3Mレンジから遠方が確認できるよう6Mレンジに切り替えた際、船首方に他船はいないと思い込んで、レーダー画面をよく見ていなかったため、B船の映像を認めることができなかったと本事故後に思った。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、船首を東南東方に向け、船首か

	<p>らパラシュート型シーアンカーを投入して一本釣り漁を行いながら漂泊中、船長Bが、船首方約500mのところに接近するA船を認めた際、ふだんから、航行中の他船が漂泊中のB船を避けていたので、A船がB船を避けてくれると思い、漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が同じ針路及び速力のまま更に接近したので、衝突の危険を感じ、パラシュート型シーアンカーを揚収して船体を移動させようとしたものの、間に合わず、B船の船首部かんぬきの左舷側とA船の左舷錨とが衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、船首部のクレーンにより死角が生じた状態で西北西進中、椅子に腰を掛けた航海士Aが、レーダーレンジを切り替えた際にレーダー画面をよく見ていない中、船首方に他船はいないと思い込んで同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、衝突の約15分前に目視及び3Mレンジとしたレーダーで船首方を確認した際、航行の支障となる他船を見掛けなかったこと、及びレンジ外でB船の映像が映っていなかったことから、船首方に他船はいないと思い込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、A船を認めた際、A船がB船を避けてくれると思い、漂泊を続けたことから、衝突を避けるための措置を採るのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだんから、他船が漂泊中のB船を避けていたことから、本事故時も、A船がB船を避けてくれると思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が船首部のクレーンにより死角が生じた状態で西北西進中、B船が漂泊中、椅子に腰を掛けた航海士Aが、船首方に他船はいないと思い込んで同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船を認めた際、A船がB船を避けてくれると思い、漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船首部の構造物などにより死角が生じる船舶の船長は、レーダーを有効に活用した上、船橋内を左右に動くなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・小型船舶の船長は、漂泊中、接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思い込まず、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。