

船舶事故調査報告書

令和3年10月6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1月21日 10時10分ごろ
発生場所	大分県大分市 ^{ほむ} 関埼南東方沖 関埼灯台から真方位132° 4.6海里付近 (概位 北緯33° 13.0′ 東経131° 58.2′)
事故の概要	貨物船兼砂利石材等運搬船 ^{だいえい} 第十大栄丸は、北北東進中、また、プレジャーボート ^{しょうしん} 藤新丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年1月28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 貨物船兼砂利石材等運搬船 第十大栄丸、489トン 134194、長門マリン株式会社 B プレジャーボート 藤新丸、5トン未満（長さ7.20m） 294-14593大分、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A、五級（航海） B 船長B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部かんぬきの右舷側先端に擦過傷及びかんぬき取付部の破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m
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、船首部のクレーンにより船首方左右約5° 死角が生じた状態で、約10ノットの対地速力で自動操舵により北北東進した。 航海士Aは、椅子に腰を掛けた姿勢で、目視及び3海里レンジとしたレーダーで船首方を確認した際、他船を認めなかったため、船首方に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、海上保安庁からの連絡を受けてB船に衝突したことを知った。 航海士Aは、船首方に死角が生じることを承知していたが、本事故当時、レーダーレンジを変えるなどしてレーダー画面をよく見てい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、船首を南南西方に向け、船首からパラシュート型シーアンカーを投入して釣りをしながら漂泊中、船長Bが、接近するA船を船首方に認めた際、A船の船首がB船の西寄りに向いているように見えたので、B船の右舷側を安全に通過できると判断し、右舷中央部付近で右舷方を向いて釣りをしながら漂泊を続けた。

	<p>船長Bは、エンジン音が聞こえたので、船首方を見たところ、右舷船首方至近となったA船に気付いたものの、どうすることもできず、B船の船首部かんぬきの右舷側とA船の右舷船首部とが衝突した。</p>
分析	<p>A船は、船首方に死角が生じた状態で北北東進中、椅子に腰を掛けた航海士Aが、目視及びレーダーで船首方を確認した際、他船を認めず、船首方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>B船は、船首を南南西方に向けて漂泊中、船長Bが、A船を認めた際、A船の船首がB船の西寄りに向いているように見え、B船の右舷側を安全に通過できると判断し、右舷中央部付近で右舷方を向いて釣りをを行いながら漂泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が船首方に死角が生じた状態で北北東進中、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、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、B船の右舷側を安全に通過できると判断し、右舷中央部付近で右舷方を向いて釣りをを行いながら漂泊を続けたため、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"> ・ 船首部の構造物などにより死角を生じる船舶の船長は、操舵室内を左右に動くなどして死角を補い、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーを装備する船舶の船長は、目視に加えて適切なレーダーレンジに変更して有効に活用すること。 ・ 小型船舶の船長は、漂泊中、接近する他船の見張りを継続し、必要に応じて有効な音響信号による注意喚起を行い、余裕のある時機に衝突を避けるための措置を講じること。