

# 船舶事故調査報告書

平成24年10月25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24年5月5日（土、祝日） 16時15分ごろ  |
| 発生場所  | 熊本県上天草市野釜 <sup>のかま</sup> 漁港南方沖<br>上天草市所在の鳩之釜港三号防波堤南灯台から真方位270° 1, 250m付近<br>（概位 北緯32° 34.8′ 東経130° 23.4′）   |
| 事故調査の経過   | 平成24年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 泰盛丸 <sup>たいせい</sup> 、7.9トン<br>KM2-4164（漁船登録番号）、個人所有<br>11.85m（Lr）×3.32m×1.41m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数80、平成10年11月17日<br>B ゴムボート（船名なし）、総トン数なし<br>なし、個人所有<br>約2.15m×約1.26m×約0.30m、ゴム<br>機関なし、不明 |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長A 男性 22歳<br>二級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成21年4月3日<br>免許証交付日 平成21年4月3日<br>（平成26年4月2日まで有効）<br>B 操縦者B 男性 62歳  |
| 死傷者等  | A なし<br>B 死亡 1人（操縦者B）   |
| 損傷  | A なし<br>B 全損  |
| 事故の経過   | A船は、船長A及び甲板員Aが2人で乗り組み、野釜漁港南方沖に設置している養殖筏での給餌作業を終え、船長Aが操舵室で立って操船に当たり、野釜漁港に向け、約12ノットの速力で手動操舵により北進した。<br>A船は、船首が浮上して船首方に死角が生じていた。   |

|               |  |
|---------------|--|
|               | <p>船長Aは、養殖筏を発進する際、航行方向を確認し、他船を認めなかったため、船首を左右に振って死角を補うなどの見張りを行わずに航行していたところ、平成24年5月5日16時15分ごろ、野釜漁港南方沖において、A船の船首部とB船の右舷船尾側とが衝突し、A船は、B船を乗り切って数m前進して停止した。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗船し、野釜漁港南方沖で錨泊して釣りをしていたところ、B船の右舷船尾側とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じてクラッチを中立にし、後ろを振り返ったところゴムボートを認めたので、衝突したものと思い、ゴムボートに接近しようとして後進をかけたが、プロペラが回転せず、航行不能となったので、携帯電話で家族に連絡した。</p> <p>船長Aの家族は、漁船で衝突現場に到着した後、ゴムボートに乗っていた者を探したが見付からなかったため、ゴムボートのアンカーロープを切断し、船上へ引き揚げた後、漂流中のA船を錨泊させた。</p> <p>操縦者Bは、船長Aの家族の通報により、現場に出動した消防士が素潜りで捜索した結果、A船のプロペラに巻き込まれているところを発見され、その後、来援した海上保安庁潜水士により収容された。</p> <p>A船は、巡視艇にえい航されて熊本県三角港に入港し、B船は船長Aの家族から海上保安部に引き渡された。</p> <p>操縦者Bの死因は、不詳であった。</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約4～5m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm</p>   |
| <p>その他の事項</p> | <p>本事故の発生海域は、野釜漁港から南方沖に向かって左側に養殖筏、右側に定置網が、さらに、その沖側にA船が発進した養殖筏が設置され、沖側の養殖筏から野釜漁港まで約600m、衝突場所まで約400mの距離であった。</p> <p>左側の養殖筏と定置網との距離は約80mであり、衝突場所は両施設の間付近の沖側であった。</p> <p>船長Aは、家族が営む養殖業を手伝っていた。</p> <p>甲板員Aは、本事故発生時、後部甲板で船尾方向を向いて給餌道具の後片付けを行っていた。</p> <p>操縦者Bは、黒っぽい服装で救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船は、本事故発生時の30分前ごろ、衝突場所付近を航行した漁船2隻に目撃されていた。</p> <p>B船は、深緑色で気室が前部と後部に分かれており、後部気室の船尾側がA船のプロペラにより細断され、床板にプロペラ痕が認められた。</p> <p>B船の錨は、本事故当日、引き揚げるができなかったため、後日、海上保安部が回収した。</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B 不明<br/>A あり、B 不明<br/>A なし、B 不明</p> <p>A 船は、野釜漁港南方沖を北進中、船長Aが、進路方向に他船を認めなかったため、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、野釜漁港南方沖で錨泊して釣り中、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船のプロペラに巻き込まれた状態で発見されたが、死因は不詳であった。</p> |
| <p><b>原因</b></p>   | <p>本事故は、野釜漁港南方沖において、A船が北進中、B船が錨泊中、船長Aが船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行ってなかったため、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>   |
| <p><b>参考</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>・航行中、船首死角が生じる場合は、船首死角を補う措置を講じ、他船を見落とさないこと。</li> </ul>   |