

船舶事故調査報告書

平成24年7月26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	不明（平成23年9月6日 11時16分ごろ～12時00分ごろの間）
発生場所	不明（熊本県上天草市湯島付近～長崎県南島原市須川港南西方沖の間） <small>すかわ</small>
事故調査の経過	平成23年9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。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 <small>めいざん</small> 明山丸、749トン 136823、山機運輸株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 70.00m×11.40m×5.12m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成15年8月20日 B 漁船 <small>けんこう</small> 第二賢弘丸、1.3トン NS3-401603（漁船登録番号）、個人所有 7.57m (Lr) × 2.20m × 0.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、平成2年1月31日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年11月14日 免状交付年月日 平成23年8月17日 免状有効期間満了日 平成28年11月13日 B 船長B 男性 78歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年4月30日 免許証交付日 平成19年8月20日 （平成25年4月14日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	A 左舷外板に擦過傷 B 左舷船尾外板に亀裂及び船底に破口
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、平成23年9月6日11時16分ごろ湯島北方沖を針路約250°（真方位、以下同じ。）、主機回転数毎分約650の対地速力約13ノット（kn）で自動操舵により航行した。 船長Aは、11時27分ごろ電子海図装置の画面が消えたので、同装置の電源を入れ直し、同画面の状態を気にしながら、時々、前方を見ていたが、他船には気付かなかった。 船長Aは、11時32分ごろ電子海図装置の画面が正常に復帰したのち、11時33分ごろ上天草市湯島までの距離を同装置で計測し、船橋後

	<p>方の海図台に行き、当直メモにその距離3.1海里を書き、引き続いて海図台のところで風向及び風速を計測し、航海日誌に記入した。</p> <p>船長Aは、11時35分ごろ操船位置に戻って前方を見ていた。</p> <p>A船は、12時00分ごろ南島原市口之津町乙の南沖の早崎瀬戸を通過して7日山口県宇部市宇部港に入港し、乗組員が海上保安庁の事情聴取を受け、その後、船首部に付着していた塗料の成分がB船のものと一致したことから、B船と衝突したことが明らかになった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、ふだん、湯島付近から早崎瀬戸までの間の海域において、毎日14時過ぎまで操業しており、6日06時00分ごろ、ふだんどおりの操業のため、須川港を出港していた。</p> <p>B船は、12時31分ごろ須川港東防波堤灯台から199°6,300m付近の海域で航行中のタグボートにより、完全に転覆した状態で発見され、また、船長Bは、14時05分ごろ同灯台から181°4,300m付近で漂流しているところを発見されて病院に搬送されたが、15時27分死亡が確認され、死因は溺水であった。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 約0.5knの東流</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首楼にバケットエレベータと称する荷役設備があり、船首方向に死角を生じていたが、船橋内を左右に移動すれば、同死角は解消されるものであった。</p> <p>船長Aは、11時16分ごろ前方に他船がいなかったため、自動操舵として針路約250°で航行中、操縦スタンドの後方に立ち、ときどき船橋内を左右に移動して前方を見ていたものの、レーダーをよく見ていなかった。</p> <p>船長Aは、自動衝突予防援助装置（ARPA）を搭載した操縦スタンドに近い方のレーダーを使用していたが、同レーダーのARPAを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を船内に保管していたが、着用していなかった。</p> <p>早崎瀬戸においては、本事故当日の09時33分ごろ西流から東流に転流し、12時46分ごろが最強であった。</p> <p>A船は、バルバスバウに赤色の塗料が付着し、後日、その塗料成分がB船のものと一致した。また、B船は、左舷船尾外板に亀裂等があった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="523 1525 815 1559">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1525 1457 1559">A あり、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="523 1565 815 1599">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1565 1457 1599">A なし、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="523 1606 815 1639">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1606 1457 1639">A なし、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="523 1646 815 1680">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1646 1457 2065"> <p>A船は、湯島北方沖から須川港南西方沖を西南西進中、船長Aが、電子海図装置の復旧状況や海図台での航海日誌の記入に注意を向け、レーダーによる見張りを含めて適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、11時16分ごろ～12時00分ごろの間、湯島付近から早崎瀬戸までのB船が操業していたと考えられる海域を航行していたこと、A</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B 不明	船体・機関等の関与	A なし、B 不明	気象・海象の関与	A なし、B 不明	判明した事項の解析	<p>A船は、湯島北方沖から須川港南西方沖を西南西進中、船長Aが、電子海図装置の復旧状況や海図台での航海日誌の記入に注意を向け、レーダーによる見張りを含めて適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、11時16分ごろ～12時00分ごろの間、湯島付近から早崎瀬戸までのB船が操業していたと考えられる海域を航行していたこと、A</p>
乗組員等の関与	A あり、B 不明								
船体・機関等の関与	A なし、B 不明								
気象・海象の関与	A なし、B 不明								
判明した事項の解析	<p>A船は、湯島北方沖から須川港南西方沖を西南西進中、船長Aが、電子海図装置の復旧状況や海図台での航海日誌の記入に注意を向け、レーダーによる見張りを含めて適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、11時16分ごろ～12時00分ごろの間、湯島付近から早崎瀬戸までのB船が操業していたと考えられる海域を航行していたこと、A</p>								

		<p>船は、バルバスバウに赤色の塗料が付着し、その塗料成分がB船のものと一致したこと、B船は、12時31分ごろ須川港の南南西方沖で転覆した状態で発見され、左舷船尾外板に亀裂等があったこと、及び早崎瀬戸の潮流は、本事故当日の09時33分ごろから東流であったことから、両船は、湯島付近からB船が転覆した状態で発見された場所より西方の須川港南西方沖の間の海域において、11時16分ごろ～12時00分ごろの間に衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、船長AがレーダーのARPAを有効に活用していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、ふだんの操業海域である湯島付近から須川港南西方沖までの間の海域に向けて須川港を出港後、同海域においてA船と衝突したものと考えられるが、船長が死亡したことから、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、溺水であった。</p> <p>B船は、06時00分ごろ須川港を出港後、12時31分ごろ転覆した状態で発見され、その後、船長Bが別の場所で漂流しているところを発見されたことから、船長Bは、須川港を出港後、12時31分ごろまでの間に落水し、その後、溺水したものと考えられるが、落水及び溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因		<p>本事故は、湯島付近から須川港南西方沖までの間の海域において、A船が西南西進中にB船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考		<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・レーダーのARPAを活用して周囲の見張りを行うこと。 ・操業中も適宜に周囲の見張りを行うこと。 ・救命胴衣を着用すること。