

## 船舶事故調査報告書

平成24年12月20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9月2日 10時35分ごろ
発生場所	熊本県玉名市玉名漁港（大浜地区）西方沖 玉名市所在の大正開港1号防波堤灯台から真方位161°4,600m付近 （概位 北緯32°50.9′ 東経130°31.3′）
事故調査の経過	平成24年9月4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。
<b>事実情報</b> 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 押船 第二勝栄丸、19トン 273-10549熊本、光洋工業株式会社、有限会社勝栄工業（船舶借入人） 14.06m (Lr) × 4.98m × 2.00m、鋼 ディーゼル機関2基、809.0kW（合計）、平成11年11月 B 台船 第二勝栄号、592トン 光洋工業株式会社、有限会社勝栄工業（船舶借入人） 43.00m × 13.00m × 3.00m、鋼 機関なし、1999年（建造年） C 漁船 第2正起丸、0.9トン KM3-48946（漁船登録番号）、個人所有 6.17m (Lr) × 1.77m × 0.75m、FRP ガソリン機関、36.80kW、平成6年7月17日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成3年6月6日 免許証交付日 平成22年6月11日 （平成28年6月5日まで有効） 甲板員A 男性 23歳 C 船長C 男性 63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54年1月19日 免許証交付日 平成22年8月27日

	(平成28年8月22日まで有効) 甲板員C 男性 76歳
死傷者等	軽傷 2人(船長C及び甲板員C)
損傷	A なし B なし C 船底破口
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aの2人が乗り組み、B船を押航して押船列(以下「A船押船列」という。)を構成し、玉名市大浜町の護岸工事現場への石材輸送作業を行っていたが、周辺海域の水深が浅く、同作業を終了した際、満潮時期を過ぎていたので、早く周辺の浅瀬を抜けようと思い、平成24年9月2日10時20分ごろ熊本県上天草市松島町合津港<sup>あいつ</sup>への帰航を開始した。</p> <p>A船押船列は、クレーンハウスによる船首死角を生じていたが、船長Aが、ふだん、護岸工事現場海域の周辺に他船がいなかったことから、前方に他船はいないものと思い、レーダーを使用したり、甲板員Aを見張りに就けたりするなどせず、大浜町の護岸に沿って南進し、衝突の2、3分前に両舷主機を回転数毎分(rpm)約600、速力約3~4ノット(kn)から約1,000rpmに増速して速力約6knで航行していたところ、10時35分ごろA船押船列の船首とC船の右舷とが衝突した。</p> <p>C船は、船長C及び甲板員Cが乗り組み、06時35分ごろから玉名漁港(大浜地区)西方沖において、機関を停止して海苔ひびのポール(以下「コンポス」という。)に係留し、船長C及び甲板員Cが、船首を西に向けた左舷船首付近で南を向いて座って釣りを始めた。</p> <p>船長C及び甲板員Cは、付近を通過した2隻の船がC船を避けてくれたので、3隻目のA船押船列もC船を避けてくれるものと思い、A船押船列の動静に注意することなく、釣りを続けていたところ、両船が衝突した。</p> <p>船長Aは、操舵室で衝撃を感じ、後方を振り返ったところ、転覆したC船と浮いてきた乗組員2人を視認し、機関を後進にかけてA船押船列を停止させ、スパット2本を降ろしたのち、搭載していた交通船兼作業船を降下し、C船の船首部分にしがみついていた2人を救助して玉名漁港(大浜地区)に搬送するとともに、C船を同漁港にえい航した。</p> <p>船長C及び甲板員Cは、頭部に擦過傷及び挫傷を負った。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
その他の事項	<p>C船は、救命胴衣を積み込んでいたが、船長C及び甲板員Cは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>A船押船列は、クレーンハウスにより、水平線以下の正船首から左</p>

	右約5°の間が死角になっていた。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	A あり、B なし、C あり A なし、B あり、C なし A なし、B なし、C なし A 船押船列は、玉名漁港（大浜地区）西方沖を南進中、船長Aが、ふだん、護岸工事現場海域の周辺に他船がいなかったことから、船首方に他船がないものと思い込み、クレーンハウスによる船首死角が生じていたものの、レーダーを使用せず、また、甲板員を見張りに就けることなどをせずに航行していたことから、C船に気付かず、C船と衝突したものと考えられる。 C船は、玉名漁港（大浜地区）西方沖のコンポスに係留して釣り中、船長Cが、付近を通過した2隻の船がC船を避けてくれていたので、3隻目のA船押船列もC船を避けてくれるものと思い、釣りを続け、A船押船列の動静に注意していなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、玉名漁港（大浜地区）西方沖において、A船押船列が南進中、C船がコンポスに係留して釣り中、船長Aが、クレーンハウスによる船首死角が生じていたものの、レーダーを使用せず、また、甲板員を見張りに就けることなどをせずに航行していたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・レーダーを使用し、要すれば甲板員を見張りに就けるなどして船首死角を補う適切な見張りを行うこと。</li> <li>・釣り中も周囲の状況を十分に把握し、他船が接近する場合は注意喚起の措置を講じること。</li> </ul>