

## 船舶事故調査報告書

平成25年11月21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25年6月16日 08時25分ごろ   |
| 発生場所   | 熊本県上天草市唐網代鼻西南西方沖<br>唐網代鼻灯台から真方位253° 185m付近<br>（概位 北緯32° 22.6′ 東経130° 21.2′）   |
| 事故調査の経過  | 平成25年7月11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。  |
| <b>事実情報</b><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 第十共栄丸、4.2トン<br>KM3-29422（漁船登録番号）、個人所有<br>11.98m (Lr) × 2.58m × 0.93m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和63年11月3日<br>B 漁船 大地丸、1.18トン<br>KM3-25351（漁船登録番号）、個人所有<br>6.10m (Lr) × 1.58m × 0.56m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数14、昭和54年12月20日 |
| 乗組員等に関する情報   | A 船長A 男性 49歳<br>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和59年5月31日<br>免許証交付日 平成20年10月22日<br>（平成25年10月29日まで有効）<br>B 船長B 男性 60歳<br>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和57年6月10日<br>免許証交付日 平成24年8月23日<br>（平成29年9月24日まで有効）                |
| 死傷者等   | A なし<br>B 重傷 1人（船長B）  |
| 損傷   | A 船首部及び船首船底部に擦過傷<br>B 全損  |
| 事故の経過  | A船は、船長Aが1人で乗り組み、僚船から、操業を開始するので、上天草市大道漁港に向かうようにとの連絡を受け、約21ノット  |

|               |  |
|---------------|--|
|               | <p>(kn)の速力により、船首が浮上して船首方に死角が生じた状態で大道漁港に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、A船が唐網代鼻から西方向に築造された長さ約130mの防波堤（以下「本件防波堤」という。）付近に差し掛かり、左舷船首方で漂泊中の釣り船に気を取られていたところ、平成25年6月16日08時25分ごろ、唐網代鼻西南西方沖において、A船の船首部とB船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、音がして衝撃を感じた次の瞬間、A船の右舷側において、B船の機関室囲壁が壊れて飛び散り、船長Bが海に転落するのが見え、さらに、右舷船首方至近距離にB船が船尾を向ける態勢で前進して行くのが見えたので、とっさにクラッチを一気に後進へ入れたところ、機関が停止した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、定係地である大道漁港に向けて帰航中、船長Bが、左舷船尾の床に腰を下ろし、右手で舵棒を握って操舵を行い、本件防波堤に沿って約30m離し、約1～2knの速力で航行していた。</p> <p>船長Bは、本件防波堤の先端に近づいたので、大道漁港内に向けて右転しようと思い、右方を向いたとき、後方から接近して来たA船の船首部が見え、次の瞬間、両船が衝突した。</p> <p>船長Aは、僚船に漁業無線で事故の発生を連絡し、周囲を見回したところ、A船の後方10～20m付近で泳いでいる船長Bを発見したので、到着した僚船に無人で航行を続けているB船を停船させるように依頼した後、後進で船長Bに接近して救助した。</p> <p>A船は、病院に近い、上天草市高戸漁港に入港し、船長Bは、救急車で病院へ搬送された。</p> <p>船長Bは、搬送された病院では打撲と診断されたが、16日の夕方に転院した病院において、左腎臓の外傷及び腰椎横突起骨折と診断された。</p> <p>B船は、A船の僚船に横抱きされて大道漁港へ入港した。</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>   |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん、大道漁港付近には釣り船が多いので、注意して航行するようにしていた。</p> <p>A船は、まき網船団の探索船兼運搬船であり、操業が始まれば、他の船舶が操業区域内に入らないように見張りを行う必要があったので、操業場所への到着を急いでいた。</p> <p>A船が、大道漁港に向けて航行を開始してから衝突するまでの時間は、約2～3分であった。</p> <p>A船及びB船は、レーダーがなかった。</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>船長Bは、左舷船首方で漂泊中の釣り船を視認していた。</p> <p>船長Bの衣服には、船底塗料が付着していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣をB船に積み込んでいたが、着用していなかった。</p> <p>A船では、約2.1knの速力で航走したとき、船首浮上により、船長Aが操舵室に腰を掛けた状態において、へさきから約2.7m手前付近に水平線が見えていた。</p> <p>したがって、死角の範囲は、正船首から両舷にそれぞれ約7°であった。</p>  |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、唐網代鼻西南西方沖を西進中、船長Aが、左舷船首方で漂泊中の釣り船に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、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、唐網代鼻西南西方沖を西進中、船長Bが衝突直前に後方から接近して来たA船に気付いたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、B船の船尾方から乗り上がるようにして衝突した可能性があると考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>  | <p>本事故は、唐網代鼻西南西方沖において、A船及びB船が西進中、A船がB船の後方から接近していたところ、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが衝突直前にA船に気付いたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>参考</b></p>  | <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"> <li>・ 周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 漁港等の入口付近を航行するときは、他船と出会う可能性が高いことから、減速して航行すること。</li> <li>・ 救命胴衣等の着用を心掛けること。</li> </ul>   |