

## 船舶事故調査報告書

平成25年2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23年7月23日 13時35分ごろ
発生場所	熊本県天草市大島西北西方沖 天草市所在の牛深大島灯台から真方位289°8,800m付近 （概位 北緯32°12.6′ 東経129°52.8′）
事故調査の経過	平成23年8月1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 漁船 第五十八大 <sup>だいま</sup> 吉丸、308トン NS1-1091（漁船登録番号）、まる川漁業株式会社（A社） 49.20m（Lr）×8.20m×4.30m、鋼 ディーゼル機関、1,147.38kW、平成4年4月17日 B 漁船 福 <sup>ふく</sup> 栄丸、1.0トン KM3-53700（漁船登録番号）、個人所有 6.80m（Lr）×1.78m×0.69m、FRP ディーゼル機関、56kW（動力漁船登録票による）、平成11年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年8月9日 免状交付年月日 平成21年6月9日 免状有効期間満了日 平成26年8月8日 通信士A 男性 49歳 海技免状等 なし B 船長B 男性 83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 平成元年5月25日 免許証交付日 平成20年11月25日 （平成26年5月24日まで有効）
死傷者等	A なし B なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首部に擦過傷 B 全損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び通信士Aほか2人が乗り組み、長崎県長崎市長崎港に向け、大島西方沖を約14ノットの速力で自動操舵により北北西進した。</p> <p>通信士Aは、平成23年7月23日13時00分ごろ一等航海士と交代して単独の船橋当直を行っていたところ、13時35分ごろ、大島西北西方沖において、A船の右舷船首部とB船とが衝突した。</p> <p>通信士Aは、衝突したことに気付かなかったので、衝突後も航行を続けて北北西進した。</p> <p>B船は、船長Bが、1人で乗り組み、大島西北西方沖で船首をほぼ北に向け、漂泊して一本釣りをしていたところ、A船の右舷船首部と衝突した。</p> <p>船長Bは、見張りを行っていなかったことから、A船に気付かず、衝撃により衝突したことを知った。</p> <p>B船は、半沈没状態となり、船長Bが、A船に漁業用の無線機で停船するよう呼び掛け、僚船に携帯電話で連絡して救助を依頼した後、救命胴衣を着用して海に飛び込んで救助を待った。</p> <p>船長Bは、14時30分ごろ来援した僚船に救助された。</p> <p>B船は、15時00分ごろ沈没した。</p> <p>海上保安部への事故発生の通報は、漁業無線局が行った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、航海時間が約6時間だったことから、船橋当直を船長A、一等航海士及び通信士Aによる単独での2時間交代としていた。</p> <p>船長Aは、長崎港に入港後、海上保安部の調査を受けて右舷船首部の擦過傷を確認した。</p> <p>通信士Aは、操舵スタンドの約1m後方に設けられていた木製の物品収納台（高さ約1m）の前端にでん部が軽く寄り掛かる姿勢で当直に当たっていた。</p> <p>通信士Aは、レーダー2台を6海里（M）及び16Mレンジで使用していたが、レーダーでB船を探知していなかった。</p> <p>通信士Aは、考え事をしていたので注意力が散漫になっていた。</p> <p>通信士Aは、第四級海上無線通信士の資格を受有し、通信士として雇い入れられており、甲板部航海当直部員の証印を受有していなかった。</p> <p>A船は、造船所での修理を終え、回航中であった。</p> <p>A船は、死角を生じさせる構造物はなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、大島西北西方沖を北北西進中、通信士Aが見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中の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、大島西北西方沖で漂泊して一本釣り中、見張りを行っ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。</p> <p>船長Aは、甲板部航海当直部員の証印を受有していない通信士Aに、単独の船橋当直をさせてはならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、大島西北西方沖において、A船が北北西進中、B船が漂泊中、通信士Aが見張りを適切に行わず、また、船長Bが見張りを行っていなかったため、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>本事故後、A船の船舶所有者は、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ A社所属船舶の全船長に対し、単独の船橋当直には、海技免状又は甲板部航海当直部員の証印を受有している乗組員を就かせるように指導した。</li> </ul> <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>・ 周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>