

船舶事故調査報告書

平成25年7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25年4月18日 05時45分ごろ
発生場所	熊本県天草市通詞島南方沖 天草市所在の七通瀬灯標から真方位171° 170m付近 (概位 北緯32° 32.7′ 東経130° 06.3′)
事故調査の経過	平成25年4月22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 漁船 純幸丸、3.2トン KM3-50250（漁船登録番号）、個人所有 9.52m (Lr) × 2.53m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成3年3月19日 B 漁船 第二勝峰丸、0.6トン KM3-51088（漁船登録番号）、個人所有 5.54m (Lr) × 1.76m × 0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、 昭和63年2月19日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66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 昭和50年6月20日 免許証交付日 平成21年3月25日 (平成27年1月17日まで有効) B 船長B 男性 69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 昭和50年1月29日 免許証交付日 平成21年3月25日 (平成27年1月17日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び甲板員B）
損傷	A 船首外板及び船底部に擦過傷 B 右舷船首外板に亀裂及び甲板前部に割損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、通詞島南方沖を西南西進中、船

	<p>長Aが、操舵室で立って手動操舵に当たり、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い、七通瀬灯標南東方で徐々に右転したのち、熊本県苓北町富岡湾北部の漁場に向けて約9ノットの対地速力で西北西進していたところ、平成25年4月18日05時45分ごろ、七通瀬灯標南方において、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じたので、機関を中立にして周囲を確認したところ、A船がB船に乗り上げて停止していたので、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、七通瀬灯標南方に仕掛けていた刺し網を揚網するため、機関を停止し、船尾にスパンカーを張って船首を風上である天草市二江漁港北部の通詞島に架かる通詞大橋の方向に向け、船長Bが、甲板前部左舷側に立って刺し網を手で揚げ始め、甲板員Bが甲板中央部右舷側で魚を網から外していた。</p> <p>船長Bは、A船が通詞大橋を通過して西南西進して来るのを視認し、A船がB船の右舷側を通過するものと思い、2反目の網を揚げながら、A船の動静を見ていたところ、A船が、B船まで約100mの距離になったとき、徐々に右転したのち、B船に向かって接近して来たので、手を振って大声を出したものの、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の直前に船首甲板のたつにつかまっていたが、衝突の衝撃で落水し、自力でB船にはい上がったのち、A船に移乗した。</p> <p>甲板員Bは、衝突の直前に甲板後部に避難したが、衝突の衝撃で甲板前部に飛ばされ、船長AによってA船に引き上げられた。</p> <p>船長Aは、知人及び親族に携帯電話で連絡を取り、来援した知人の船にB船乗組員を移乗させて二江漁港まで搬送してもらった。</p> <p>船長Aは、親族と協力してA船とB船を引き離したのち、B船を二江漁港までえい航した。</p> <p>B船乗組員は、衣服が濡れていたため、帰宅して着替えたのち、119番に通報して救急車で病院に搬送され、船長Bが、右頬部打撲傷、右頬部擦過創、右上腕打撲傷及び右背部打撲傷、甲板員Bが、胸骨部打撲、左手背部打撲傷及び左手皮下出血と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1、視界 良好 日出時刻 05時47分、常用薄明開始時刻 05時22分 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約50年間、一本釣り漁業に従事しており、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であったが、本事故発生場所付近に仕掛けられている刺し網を見たことがなかった。</p> <p>A船は、灯火を表示していなかった。</p> <p>船長Bは、約50年間、刺し網や素潜り漁の漁業に従事しており、本事故発生場所付近に刺し網を仕掛けたことが過去に数回あった。</p>

	<p>B船は、操舵室等の甲板上の構造物がない小型漁船であり、船尾にスパンカーを張っていたが、灯火を表示していなかった。</p> <p>B船が使用していた刺し網は、網丈が約1.6mであり、1反の長さが20数mの網を5反つないでおり、網の両端の上方に直径約30cmの黒色球形ブイを取り付け、同ブイに白色の旗を立てていた。</p> <p>B船は、音響信号器具として救命胴衣の笛を備えていたが、B船乗組員は救命胴衣を着用していなかった。</p>
分析 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	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、通詞島南方沖において西南西進中、船長Aが、周囲に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い、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、通詞島南方沖で船首を東北東方に向けて刺し網を揚網中、船長Bが、A船が、右転したのち、B船に接近して来たことに気付き、手を振って声を出して注意喚起を行ったが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、通詞島南方沖において、A船が西南西進中、B船が刺し網の揚網中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、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>
参考	<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"> ・ 操業中であっても、接近する船舶があれば、有効な音響信号を行って注意喚起を行うこと。 ・ 日没から日出までは法定灯火を表示すること。 ・ 操業中は救命胴衣を着用するように努めること。