

船舶事故調査報告書

平成26年11月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成25年7月31日 05時17分ごろ |
| 発生場所 | 宮崎県日向市細島港東南東方沖 日向市所在の細島灯台から真方位101°7.8海里（M）付近 （概位 北緯32°24.0′ 東経131°50.1′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年10月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第二十八 ^{しんこう} 真好丸、324トン 136520、有限会社戸田水産 58.31m×8.80m×4.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成13年11月9日 B 漁船 第六 ^{とくしん} 徳信丸、8.5トン MZ2-10066（漁船登録番号）、西良水産有限会社 13.78m（Lr）×3.76m×1.16m、FRP ディーゼル機関、435kW（動力漁船登録票による）、平成7年7月27日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 42歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成3年12月4日 免状交付年月日 平成23年4月27日 免状有効期間満了日 平成28年12月3日 B 船長B 男性 58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54年6月15日 免許証交付日 平成24年8月20日 （平成29年11月12日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし B 重傷 1人（船長B） |
| 損傷 | A 左舷後部外板に凹損 B 船首部船殻に亀裂、破口及びFRP剥離、船首部構造物が脱落 |

| | |
|--|---|
| <p>事故の経過</p> | <p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、空船により、自動操舵とし、約9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で細島港東南東方沖を南西進中、船長Aが、単独で船橋当直を行っていたところ、平成25年7月31日05時10分ごろ、3Mレンジにしたレーダー画面において、左舷前方約3MにB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が避航船と思い、針路及び速力を保持し、B船の動静をレーダーの方位変化で監視していたところ、方位が少し前方に変化するものの、B船が左舷前方約0.3Mに接近して衝突のおそれを感じ、汽笛で注意喚起信号を吹鳴したが、避航するよう見えなかったため、手動操舵に切り替え、右舵一杯を取ったものの、05時17分ごろ、細島港東南東方沖において、A船の左舷後部外板とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、4隻で構成されたまき網船団の灯船であり、船長Bが1人で乗り組み、細島港南東方沖の漁場で操業を終え、定係地である宮崎県延岡市島野浦漁港に向けて北進した。</p> <p>船長Bは、操舵室で椅子に腰を掛けて操船を行い、レーダーを12Mレンジで使用し、手動操舵により、約13～14knの速力で魚群を探索しながら、見張りを行っていたが、B船とA船が衝突した。</p> <p>B船は、自力航行ができず、船長Bが連絡した僚船に島野浦漁港までえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況(船首部)、写真3 B船の損傷状況(船首部水線下) 参照)</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m 日出時刻：05時27分(細島港)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、レーダー2台を1.5Mレンジ及び3Mレンジで使用していた。</p> <p>船長Bは、衝突するまでA船に気付かず、衝突時の衝撃により、転倒して頭部、左足等を打撲し、左膝蓋骨亀裂、左膝打撲等で23日間入院した。</p> |
| <p>分析</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 A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、細島港東南東方沖を南西進中、船長Aが、左舷方にB船を認め、B船が避航船と思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船が約0.3Mに接近して衝突のおそれを感じ、汽笛を吹鳴して右舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>B船は、細島港東南東方沖を北進中、船長Bが、魚群の探索を行いながら、見張りをしていたことから、A船に気付かず、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、細島港東南東方沖において、A船が南西進中、B船が北進中、船長Aが、B船が避航船と思い、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、魚群の探索を行いながら、見張りをしていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・航行中は、常時、見張りを適切に行うこと。 ・保持船であった場合でも、衝突を避けるための協力動作を行う必要があることに留意し、協力動作を適切にとること。 |

付図1 事故発生経過概略図

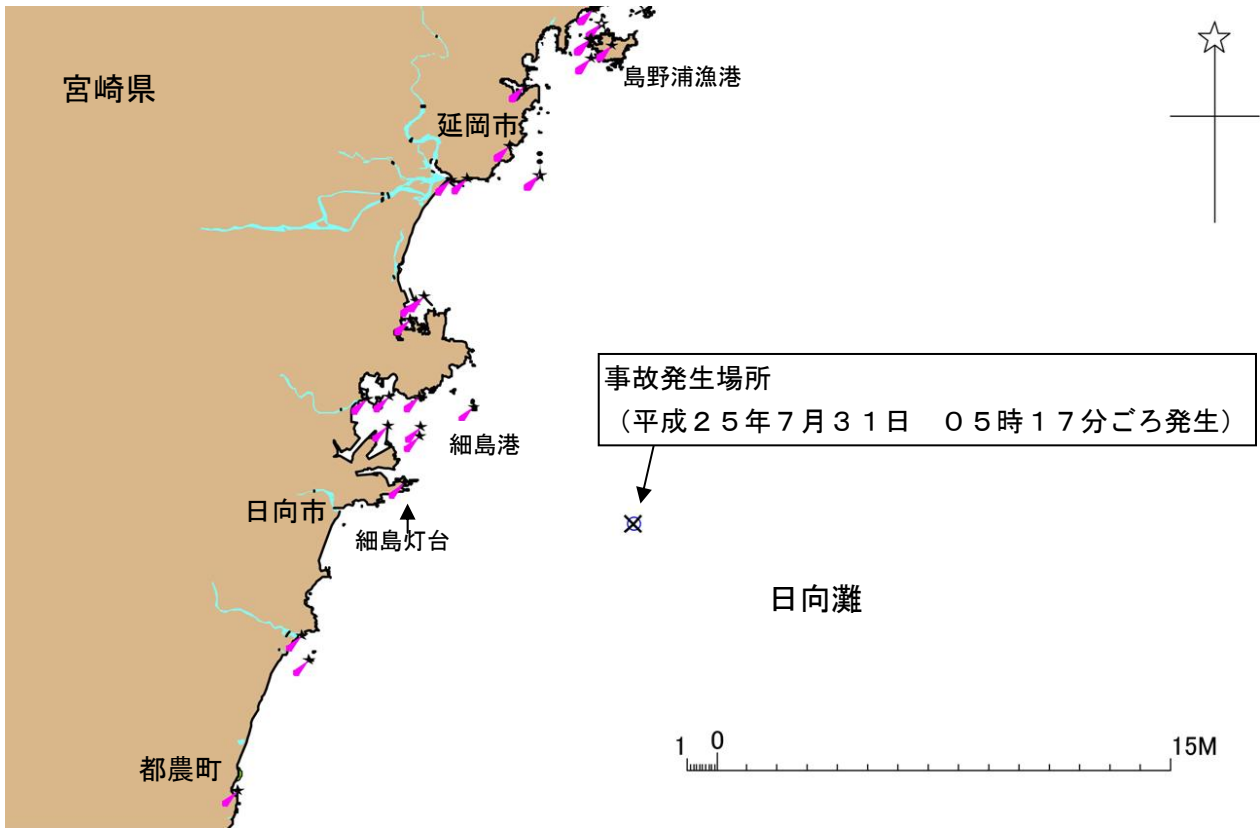


写真1 A船の損傷状況



損傷場所（上甲板と船尾楼甲板の境界付近）

写真2 B船の損傷状況（船首部）



写真3 B船の損傷状況（船首部水線下）

