

## 船舶事故調査報告書

平成26年1月16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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	平成25年8月11日 22時30分ごろ
<b>発生場所</b>	長崎県長崎市高島西方沖 長崎市所在の肥前端島灯台から真方位291°8,800m付近 （概位 北緯32°39.3′ 東経129°39.0′）
<b>事故調査の経過</b>	平成25年8月13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	<p>A 押船 第八久栄丸、19トン              250-40569福岡、久保建株式会社              12.46m (Lr) × 6.12m × 1.93m、鋼              ディーゼル機関2基、1,471kW（合計）、平成10年4月</p> <p>B クレーン台船 第1彰龍丸、1,689トン              なし、久保建株式会社              65.00m × 23.00m × 4.00m、鋼              機関なし、1998年（建造年）</p> <p>C 漁船 第103哲丸、19トン              NS2-10482（漁船登録番号）、有限会社柏木水産              17.93m (Lr) × 4.12m × 1.80m、FRP              ディーゼル機関、558.98kW、平成3年12月7日              第292-39172号（船舶検査済票の番号）</p>
<b>乗組員等に関する情報</b>	<p>A 船長A 男性 57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1年5月25日              免許証交付日 平成21年1月14日              （平成26年5月24日まで有効）</p> <p>甲板員A<sub>1</sub> 男性 38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10年5月28日              免許証交付日 平成24年11月27日              （平成30年6月24日まで有効）</p> <p>甲板員A<sub>2</sub> 男性 33歳</p>

	<p>一級小型船舶操縦士  免許登録日 平成23年5月23日  免許証交付日 平成23年5月25日  (平成28年5月24日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 30歳  一級小型船舶操縦士  免許登録日 平成21年9月24日  免許証交付日 平成21年9月24日  (平成26年9月23日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし  C 軽傷 2人(船長C及び甲板員C)</p>
損傷	<p>A なし  B 船首部中央に擦過傷  C 右舷船尾に破口及び防舷帯の脱落</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、甲板員A<sub>1</sub>及び甲板員A<sub>2</sub>ほか2人が乗り組み、無人のB船を押航して押船列(以下「A船押船列」という。)を構成し、長崎市野母埼南南東方沖を航行中、平成25年8月11日21時00分ごろ、船長Aが、船橋当直を甲板員A<sub>1</sub>及び甲板員A<sub>2</sub>に引き継いだ。</p> <p>甲板員A<sub>1</sub>は、操舵の指示及び見張りを行い、約6ノットの対地速度で自動操舵とし、操舵室内の左舷側後方において、甲板員A<sub>2</sub>が右舷側前方においてそれぞれ立って見張りを行い、高島西方約9km沖を航行していたところ、甲板員A<sub>1</sub>が、船首方のクレーンハウス右舷側が明るくなり、次いでC船の船首付近が見えたことから、急いで左舵を取ったが、22時30分ごろA船押船列の船首とC船の右舷船尾とが衝突した。</p> <p>C船は、船長C及び甲板員Cが乗り組み、本事故発生場所付近で魚群探索中、6海里(M)レンジに設定したレーダー画面でC船に向けて航行して来るA船押船列の映像を確認したが、まだ距離もあり、魚群反応があったことから、船首を北北西に向けて投錨し、船首及び船尾甲板の作業灯を2個ずつ点灯後、僚船への連絡を行い、魚群探索作業を続けた。</p> <p>船長Cは、レーダーでA船押船列の動静を監視していたが、A船押船列が更にC船に向けて接近して来ることから、C船を確認してもらうため、船首側の作業灯を更に4個点灯し、A船押船列の動静に注意してはいたものの、魚群探索作業を続けていたところ、両船が衝突した。</p> <p>A船押船列は、旋回してC船に寄ってC船乗組員の安否を確認後、船長Aが、会社及び海上保安庁へ連絡し、事故の対応に当たった。</p> <p>船長Cは、頸椎、腰椎等の捻挫及び左肩打撲症を、甲板員Cは、腰</p>

	椎捻挫をそれぞれ負った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	<p>A 船押船列は、クレーンハウス及びAフレームにより、船首死角（視界が制限される状態）を生じていた。</p> <p>A 船押船列の操舵室は、縦115cm、横180cmの広さであり、周囲には幅約1mの通路があった。</p> <p>A 船押船列の操舵室前方には、窓が3枚あり、窓枠による船首死角も生じていた。</p> <p>甲板員A<sub>1</sub>及び甲板員A<sub>2</sub>は、操舵室内で立って見張りを行っていたが、兩人共に野母埼沖で当直を交替後、見張り位置を変更せず、船首死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>甲板員A<sub>1</sub>は、レーダーを3Mレンジに設定していたが、C船の映像をレーダー画面で認めていなかった。</p> <p>甲板員A<sub>2</sub>は、本事故の約20分前、船首方に灯火のようなものを認めていたが、かなり遠方に見え、レーダー画面にも映像を認めなかったことから、甲板員A<sub>1</sub>に報告せず、確認することもしていなかった。</p> <p>C船は、本事故当時、法定灯火を表示していた。</p> <p>船長Cは、A 船押船列が徐々に接近してくる中、C船の存在を知らせるために作業灯を点灯したが、汽笛は吹鳴しなかった。</p> <p>船長Cは、日頃から大型船でも近くを航行することがあるので、本事故当時も、A 船押船列が、そのうちC船を避けて航行するものと思っていた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B なし、C あり</p> <p>船体・機関等の関与 A あり、B あり、C なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし、C なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A 船押船列は、高島西方沖を北西進中、甲板員A<sub>1</sub>及び甲板員A<sub>2</sub>が、クレーンハウス、Aフレーム及び操舵室前方の窓枠によって船首死角が生じていたものの、船首死角を補う見張りを行わ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。</p> <p>C船は、高島西方沖で錨泊して魚群探索中、船長Cが、C船に向けて航行して来るA 船押船列に気付き、作業灯を追加して点灯し、そのうちA 船押船列がC船を避けてくれるものと思い込み、魚群探索作業を続けていたことから、A 船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、汽笛を吹鳴していなかったが、汽笛による注意喚起信号を行っていたら、A 船押船列にC船の存在を知らせることができた可能性があると考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、高島西方沖において、A 船押船列が北西進中、C

	<p>船が錨泊して魚群探索中、甲板員 A<sub>1</sub> 及び甲板員 A<sub>2</sub> が船首死角を補う見張りを行わずに航行しており、また、船長 C が、作業灯を追加して点灯し、そのうち A 船押船列が C 船を避けてくれるものと思い込み、魚群探索作業を続けていたため、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>
<p><b>参考</b></p>	<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>・ 船首死角のある場合、死角を補う適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 錨泊中に接近する他船を認め、接近が続く場合は、汽笛などの有効な音響信号により、他船に注意喚起を行うこと。</li> </ul>