

# 船舶事故調査報告書

平成26年2月27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7月16日 04時35分ごろ  |
| 発生場所   | 熊本県水俣市茂道漁港西方沖<br>水俣市所在の恋路島灯台から真方位195° 2,800m付近<br>（概位 北緯32° 10.3′ 東経130° 21.2′）  |
| 事故調査の経過  | 平成25年10月15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2春光丸、4.0トン<br>KM3-50319（漁船登録番号）、個人所有<br>10.40m (Lr) × 2.62m × 0.86m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成3年3月15日<br>B 漁船 じゅん丸、0.9トン<br>KM3-46923（漁船登録番号）、個人所有<br>6.17m (Lr) × 1.77m × 0.75m、FRP<br>ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、昭和61年12月12日         |
| 乗組員等に関する情報   | A 船長A 男性 61歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和51年4月30日<br>免許証交付日 平成23年3月23日<br>（平成28年11月27日まで有効）<br>B 船長B 男性 61歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和51年4月30日<br>免許証交付日 平成25年3月15日<br>（平成30年10月20日まで有効）<br>甲板員B 女性 60歳<br>操縦免許 なし |
| 死傷者等   | A なし<br>B 重傷 1人（甲板員B）  |
| 損傷   | A 船首部に擦過傷  |

|        |  |
|--------|--|
|        | B 船首部に擦過傷  |
| 事故の経過  | <p>A 船は、船長 A 及び甲板員 A が 2 人で乗り組み、船長 A が操舵室の椅子に腰を掛けて手動操舵に当たり、漁場に向け、停泊灯、両色灯及び船尾灯を表示して約 10 ノット (kn) の速力で茂道漁港西方沖を南西進した。</p> <p>A 船は、船首が浮上して船首方に死角（視界が制限される状態）が生じていたので、船長 A が右舷側の窓を開け、頭を操舵室から少し出して見張りをしていた。</p> <p>船長 A は、右舷船首方に見えていた多数の漁船の作業灯に気を取られていたところ、平成 25 年 7 月 16 日 04 時 35 分ごろ、茂道漁港西方沖において、A 船の船首部と B 船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長 A は、音がして衝撃を感じたので、とっさにクラッチを中立にして右後方を振り向いたところ、B 船を認めて両船が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 2 人で乗り組み、茂道漁港西方沖で船首を北東方に向け、発電機を運転して作業灯を点灯した後、白色全周灯及び両色灯を消灯し、刺し網を揚網していたところ、両船が衝突した。</p> <p>船長 B は、衝突の直前まで、甲板員 B と共に中央部で刺し網を片付けながら、掛かった魚を網から外していたが、刺し網 2 反がまだ海中にあり、引き揚げようと思って船首方を向いたところ、A 船が黒い陰のように見えて約 20～30m まで接近していた。</p> <p>船長 B は、作業灯を向けて注意を喚起しようとしたものの、間に合わないと思い、とっさに右舷側から海に飛び込み、また、甲板員 B は、A 船に気付かずに衝突の衝撃で転倒した。</p> <p>船長 B が海面から B 船を見上げたところ、発電機が横転して白煙が上がっていたので、甲板員 B に発電機のスイッチを切るように声を掛けたが、甲板員 B が起き上がれずにいたので、船尾側から上がってスイッチを切った。</p> <p>船長 B は、甲板員 B の様子から急いで病院へ行く必要があると思い、刺し網を切断し、後進で接近して来ていた A 船と共に茂道漁港に向かった。</p> <p>甲板員 B は、救急車で病院へ搬送され、肋骨骨折（3 本）と診断され、帰宅した。</p> |
| 気象・海象  | <p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：05 時 23 分</p>   |
| その他の事項 | <p>船長 A は、作業灯に気付かなかった。</p> <p>A 船は、レーダー及び GPS プロッターがあったが、レーダーは故障しており、GPS プロッターのみを作動させていた。</p>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>船長Aは、ふだん、昼間は操舵室天井窓から頭を出したり、滑走状態にして船首を下げたり、船首を左右に振ったりするなどして船首死角を補う見張りを行っていたが、夜間は危険だと思って行わず、速力を上げないようにしていた。</p> <p>甲板員Aは、船首部で操舵室を向いて座っていた。</p> <p>船長Bは、本事故後、発電機の運転音のため、A船の機関音に気付かなかったと思った。</p> <p>船長Bは、操業中、周囲の見張りをするようにしており、本事故前に漁船3隻が付近を通過したことを認めていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣をB船に積み込んでいたが、船長B及び甲板員Bは、着用していなかった。</p> <p>B船は、操舵室等の甲板上の構造物がなかった。</p> <p>B船の作業灯は、海面からの高さが約110cmであり、衝突後、海に落下したが、配線の破断はなかった。</p> <p>B船付近には、刺し網の浮標の目印となる標識灯（紅灯、白灯が交互に点灯）が1個あった。</p> <p>A船では、約10kn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3.4m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10°であった。</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり<br/>A あり、B あり<br/>A なし、B なし</p> <p>A船は、茂道漁港西方沖を南西進中、船長Aが、右舷船首方の漁船の作業灯に気を取られ、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、茂道漁港西方沖で刺し網を揚網中、船長Bが、魚を網から外す作業に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船の白色全周灯が点灯していれば、B船に気付い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、夜間、茂道漁港西方沖において、A船が南西進中、B船が揚網中、船長Aが、右舷船首方の漁船の作業灯に気を取られ、見張りを適切に行わず、また、船長Bが、魚を網から外す作業に意識を向け、見張りを適切に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>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、</p>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>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>・ 日没から日出までは法定の灯火を表示すること。</li><li>・ 救命胴衣等の着用を心掛けること。</li></ul> |
|--|--|