

# 船舶事故調査報告書

平成26年4月17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11月23日 12時15分ごろ
発生場所	長崎県西海市御床島北方沖 御床島灯台から真方位347° 2,700m付近 (概位 北緯33° 02.0′ 東経129° 31.8′)
事故調査の経過	平成25年11月25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 貨物船 正輝丸、198トン 128596、有限会社松崎海運 51.89m×10.50m×5.30m、鋼 ディーゼル機関、661kW、平成2年6月 B 漁船 大鯛丸、4.38トン NS3-508343（漁船登録番号）、個人所有 11.19m (Lr) × 2.31m × 0.72m、FRP ディーゼル機関、128.71kW、昭和52年5月 第292-20407号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年5月11日 免状交付年月日 平成23年4月25日 免状有効期間満了日 平成28年5月1日 機関士A 男性 66歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年10月3日 免状交付年月日 平成21年9月29日 免状有効期間満了日 平成26年9月28日 B 船長B 男性 81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 昭和51年3月5日 免許証交付日 平成21年11月4日 (平成27年4月12日まで有効)

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首船底外板に擦過傷及び凹損 B 右舷外板に破口及び擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長A、機関士Aほか1人が乗り組み、西海市大島北方沖の片島水道を南西進中、船橋当直中の機関士Aが、同市小立島南方約0.5海里に向ける真方位240°の針路に定め、約12ノットの対地速力で自動操舵とし、船橋中央の椅子に腰を掛け、長崎県新上五島町神之浦に向けて航行を続けた。</p> <p>機関士Aは、神之浦東方の相ノ島南方沖を西進中、海上保安庁から本事故の連絡を受けて御床島北方沖に引き返し、同庁の調査の結果、12時15分ごろ、A船が、御床島北方沖を南西進中、漂泊中のB船と衝突したことが明らかになった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者を乗せ、御床島北方沖でパラシュート型シーアンカーを投入して船首を北西方に向け、機関を停止し、漂泊して釣り中、船長Bが、右舷船尾甲板で釣りを行っていたところ、片島南東方沖をB船に向けて航行するA船を視認したが、まだ距離もあり、釣果が良かったことから、釣りを続けた。</p> <p>同乗者は、左舷船首甲板で釣りを行っていたが、太陽光の海面反射で釣りを行いにくくなったことから、右舷船首甲板へ移動したとき、A船がB船に向けて至近に接近していることを視認し、危険を感じて船長Bに知らせ、A船に向かって手を振って大声で叫んだ。</p> <p>船長Bは、操舵室に移動して機関を始動したが、A船の船首部がB船の右舷中央部に衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が走り去った後、同乗者がいないことに気付き、携帯電話で海上保安庁へ通報後、海上に浮かび上がった同乗者を発見してB船に引き揚げた。</p> <p>B船は、通報を受けて来援した巡視船で長崎県佐世保港までえい航された。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	<p>船長Aは、一等航海士兼船長代行で雇入れされ、本事故当時、船長が休暇で下船していたため、船長代行職をとり、航海当直を船長A及び機関士Aで行っていた。</p> <p>A船は、船首にクレーンを設備しており、クレーンハウス及びフレームにより、船首死角（視界が制限される状態）を生じていた。</p> <p>機関士Aは、A船での乗船経験が約1年であり、月に10～15日の頻度で航海当直を行っており、本事故発生場所付近の操船には慣れていた。</p> <p>機関士Aは、日頃から航海当直を行う際、船橋内を左右に移動して船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時は、小立島南方沖</p>

	<p>に向ける針路に定針後、船橋中央の椅子に腰を掛け、疲れていた目を時々閉じて休めるなどして見張りを行っていた。</p> <p>機関士Aは、半年ほど前から始めたパズルゲームを休息時間の度に行い、本事故当時も、出港から当直交替前まで行っており、目に疲れを感じていた。</p> <p>A船のレーダーは、本事故当時、スタンバイ状態で表示されていなかった。</p> <p>機関士Aは、A船のレーダー操作に不慣れであったため、自ら積極的に作動させることはなく、作動していないときは、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、釣果が良かったことから、釣りに夢中になり、周囲の見張りを行っていなかった。</p> <p>船長B及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、御床島北方沖を南西進中、機関士Aが、クレーンハウス及びフレームによって船首死角が生じていたものの、船橋中央の椅子に腰を掛け、船首死角が生じた状態で航行していたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、A船がB船に向けて接近していることを視認したことから、B船がA船の船首死角に入っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、御床島北方沖で漂泊して釣り中、船長Bが、釣果が良かったことから、釣りに意識を集中し、周囲の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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、御床島北方沖において、A船が南西進中、B船が漂泊して釣り中、機関士Aが船橋中央の椅子に腰を掛け、船首死角が生じた状態で航行し、また、船長Bが周囲の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>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>・船首死角がある場合、死角を補う適切な見張りを行うこと。</li> <li>・漂泊中に接近する他船を確認した場合、その動向に注意し、早めに機関を始動して回避できるようにしておくこと。</li> </ul>