

船舶事故調査報告書

平成29年9月28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29年5月22日 09時30分ごろ
発生場所	熊本県天草市御所浦島の元ノ尻南南西方沖 元ノ尻灯台から真方位206° 1,190m付近 （概位 北緯32° 18.3′ 東経130° 18.1′）
事故の概要	押船金剛丸は、バージ金剛丸と押船列を構成して北西進中、また、プレジャーボートなぎさは、北東進中、バージ金剛丸となぎさとが衝突した。 なぎさは、船長が負傷し、右舷中央部外板に破口等を生じ、また、バージ金剛丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月24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 押船 金剛丸、19トン 293-17370熊本、有限会社金剛海運 11.86m (Lr) × 4.79m × 2.04m、鋼 ディーゼル機関、441kW、昭和60年4月 B バージ 金剛丸、約638トン なし、有限会社金剛海運 45.6m × 11.0m × 3.6m、鋼 機関なし、平成7年（建造年） C プレジャーボート なぎさ、5トン未満 292-23984熊本、個人所有 6.58m (Lr) × 2.37m × 1.09m、FRP ガソリン機関、66kW、昭和59年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52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2年3月22日 免許証交付日 平成26年3月26日 （平成32年3月21日まで有効） 甲板員A 男性 21歳 一級小型船舶操縦士

	<p>免許登録日 平成26年3月14日 免許証交付日 平成26年3月14日 (平成31年3月13日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 67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 平成7年1月12日 免許証交付日 平成26年6月23日 (平成32年1月11日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B なし C 軽傷 1人(船長C)</p>
損傷	<p>A なし B 左舷船首部外板に擦過傷 C 右舷中央部外板に破口を伴う亀裂及び擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか1人が乗り組み、採石約580m³を積載したB船の船尾部に船首部を嵌合させて押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、熊本県牛深市牛深港に向けて同県芦北町佐敷港を出港した。</p> <p>A船押船列は、甲板員Aが元ノ尻南東方沖で船長Aと交替して単独の船橋当直につき、舵輪後方の台に腰を掛け、約7ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により西進した。</p> <p>甲板員Aは、船長Aと交替した際、右舷方に釣り船1隻を視認した他には他船を認めなかったもので、航行に支障となる他船はいないものと思い、予定経路である右舷船首方を見ながら航行し、元ノ尻南方沖で蜂ノ島灯台東方沖に向けて変針した。</p> <p>甲板員Aは、元ノ尻南南西方沖を北西進中、左舷船首方170～220mに北東進するC船を初認し、C船がA船押船列よりも速力が速かったのでA船押船列の前路を通過して行くものと思い、C船を見ていたところ、平成29年5月22日09時30分ごろC船がB船の船首方死角に入り込んだのを認めた。</p> <p>甲板員Aは、その後A船押船列の右舷後方に止まっているC船を認め、C船と衝突したかかもしれないと思い、どうしていいかわからず、船長Aへ報告した。</p> <p>船長Aは、昇橋した後、A船押船列を反転させ、双眼鏡でC船の状況を確認したところ、C船が元ノ尻方面に向けて走り出したので、衝突していないものと思い、A船押船列を元の針路に戻し、牛深港に向かった。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、牛深港入港後、B船の左舷船首部外板に擦</p>

	<p>過傷が生じているのを認め、また、後日、B船の緑色の船体塗料がC船に付着していた緑色の塗料と一致したとの情報を海上保安官から聞いた。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、たい釣りの目的で、鹿児島県長島町小伊唐島^{いから}に向けて熊本県水俣市^{みなまた}所在のマリーナを出発した。</p> <p>C船は、船長Cが小伊唐島周辺で釣りを行ったものの、釣果が得られなかったので、元ノ尻瀬戸から元ノ尻東岸沖にかけての釣り場に移動することとし、操縦区画右舷側にある操縦席に腰を掛け、約12knの速力で手動操舵により北東進した。</p> <p>船長Cは、長島町獅子島湯ノ口^{しのし}鼻沖で船首方を確認し、他船を認めなかったため、その後操縦台中央部に置いたGPSプロッター魚探を見ながら航行した。</p> <p>C船は、船長Cがふと前方を見たところ、緑色の船体が目前に見えたので左舵を取ったが、その右舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>C船は、衝突時の衝撃により、船長Cが転倒して船体の構造物で顔面を打って負傷した。</p> <p>船長Cは、船室に浸水してきたので、中立運転状態にあった主機のクラッチを前進側に入れ、元ノ尻西岸まで行って上陸した後、マリーナに救助を依頼した。</p> <p>船長Cは、来援したマリーナの船でマリーナに戻った後、病院で受診した結果、経過観察を要する左鼻骨骨折と診断された。</p> <p>C船は、その後マリーナの船にえい航されてマリーナに戻り、陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船押船列の状況、写真2 B船の損傷状況(左舷船首部)、写真3 C船の損傷状況、写真4 C船の損傷状況(船体右舷中央部) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員Aは、本事故後、C船を初認してからC船がB船の船首死角に入り込むまで約25秒であったと思った。</p> <p>船長Aの経験則によれば、A船押船列は、本事故発生時の運航状態で、主機のクラッチを前進位置から後進位置に入れれば、約2秒で機関が後進状態となって減速を始め、最短停止距離が約300mであった。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船押船列は、元ノ尻南南西方沖を北西進中、甲板員Aが、予定経路である右舷船首方を見ていて前方の見張りを適切に行っていなかったことから、C船に気付くのが遅れ、C船と衝突したものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>甲板員Aは、船長Aと船橋当直を交替した際、右舷方に釣り船1隻を視認した他には他船を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思ひ、予定経路である右舷船首方を見ていたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、C船の方位が右方に変化していたことから、C船がA船押船列の前路を通過して行くものと思ひ、避航動作をとらなかった可能性があると考えられる。</p> <p>C船は、元ノ尻南南西沖を北東進中、船長Cが、GPSプロッター魚探を見ていて前方の見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近するA船押船列に気付かずに航行し、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、獅子島湯ノ口鼻沖で船首方を確認した際、A船押船列に気付かなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思ひ、GPSプロッター魚探を見ていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、元ノ尻南南西方沖において、A船押船列が北西進中、C船が北東進中、甲板員Aが、予定経路である右舷船首方を見ていて前方の見張りを適切に行っていなかったため、C船に気付くのが遅れ、また、船長CがGPSプロッター魚探を見ていて、前方の見張りを行っていなかったため、右舷船首方から接近するA船押船列に気付かずに航行し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 接近してくる他の船舶の方位に明確な変化が認められる場合においても、近距離で他の船舶に接近する時は、衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。

付図1 事故発生経過概略図

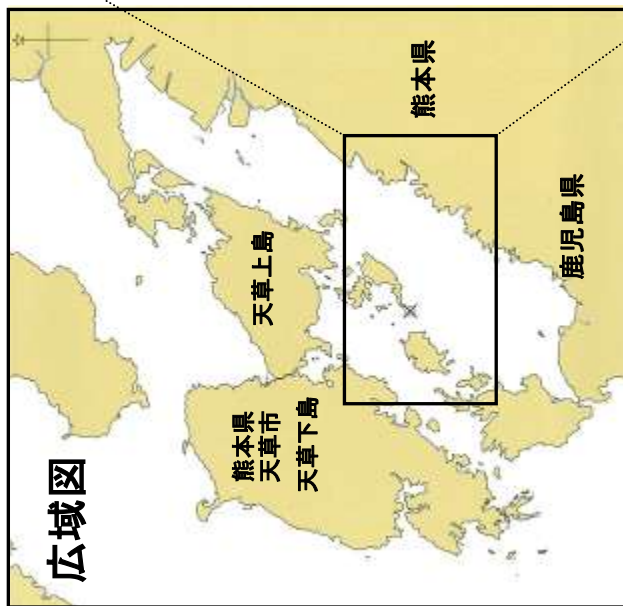
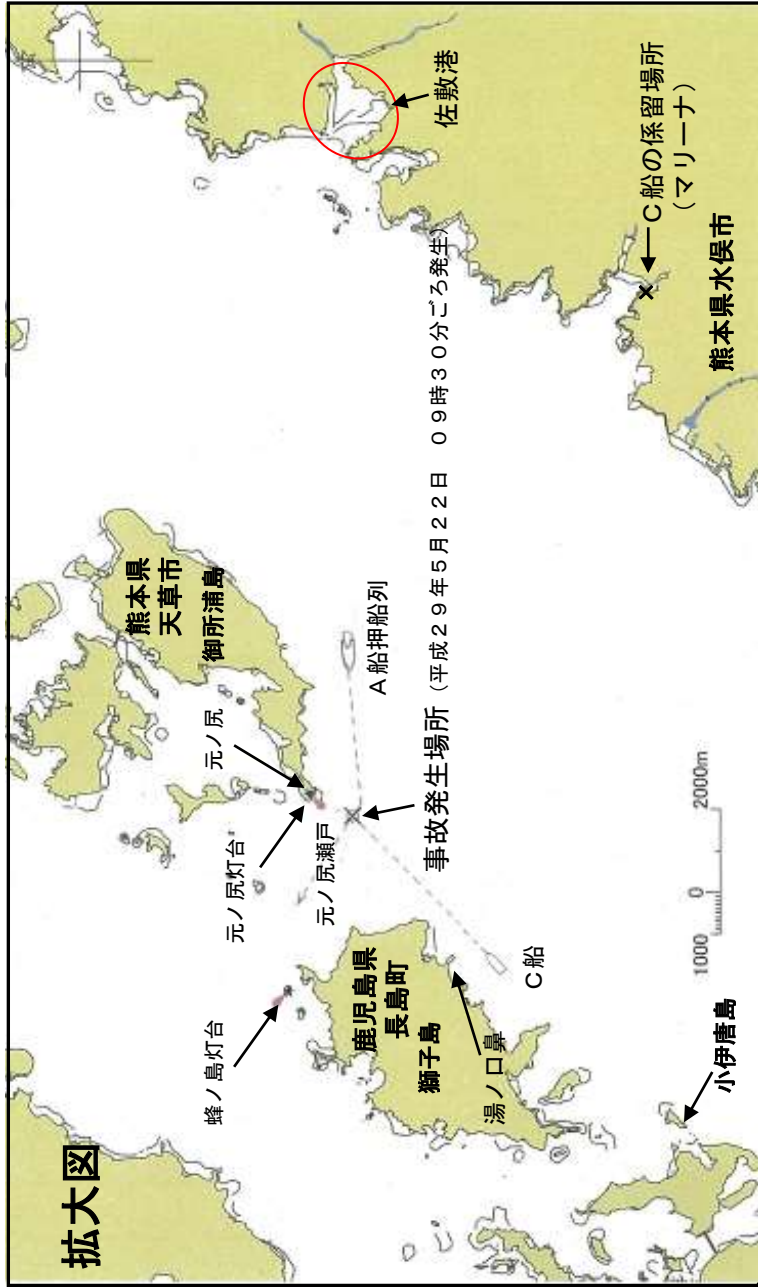


写真1 A船押船列の状況



写真2 B船の損傷状況（左舷船首部）



写真3 C船の損傷状況



陸揚げ時に脱落

写真4 C船の損傷状況（船体右舷中央部）

