

## 船舶事故調査報告書

平成30年11月7日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年5月24日 02時45分ごろ
発生場所	鹿児島県長島町長島西方沖 <small>ながしま</small> <small>さすえ</small> 指江港防波堤北灯台から真方位199° 1,400m付近 （概位 北緯32° 08.7′ 東経130° 06.5′）
事故の概要	漁船 <small>ぎよせい</small> 漁盛丸及び漁船 <small>せいぎよ</small> 正漁丸は、共に南進中、両船が衝突した。 漁盛丸は、甲板員1人が負傷し、船尾部ブルワークの亀裂等を生じ、また、正漁丸は、船首部船底に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年6月4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 漁船 漁盛丸、4.4トン KG3-29453（漁船登録番号）、個人所有 10.92m (Lr) × 2.62m × 0.81m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、昭和60年12月18日 第295-25740号（船舶検査済票の番号） B 漁船 正漁丸、3.6トン KG3-32727（漁船登録番号）、個人所有 10.26m (Lr) × 2.55m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、255kW（動力漁船登録票による）、平成4年11月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 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63年12月8日 免許証交付日 平成29年12月19日 （平成35年12月7日まで有効） B 船長B 男性 73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53年2月3日 免許証交付日 平成26年11月27日 （平成32年4月14日まで有効） 甲板員B 男性 28歳

	<p>二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成29年4月17日</p> <p>免許証交付日 平成29年4月17日</p> <p>(平成34年4月16日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A 軽傷 1人(甲板員)</p> <p>B なし</p>
損傷	<p>A 船尾部ブルワーク及び後部甲板に亀裂、オーニング支柱に曲損、オーニング支柱取付け部に破損</p> <p>B 船首部船底に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>月没時刻：02時06分ごろ、月齢：8.6</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか甲板員3人が乗り組み、きびなご流し網漁の目的で、平成30年5月24日02時15分ごろ長島町<sup>どう</sup>堂崎西方沖の漁場(以下「本件漁場」という。)に向けて同町<sup>くらのもと</sup>蔵之元漁港を出港した。</p> <p>A船は、両色灯及び船尾灯を表示し、船長Aが、操舵室右舷側の舵輪後方に立ち、0.75海里(M)レンジでヘッドアップ表示としたレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、レーダー画面を確認しながら、約13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により長島西方沖を陸岸に沿って南進した。</p> <p>船長Aは、長島町<sup>きすえ</sup>指江港西方沖で、レーダー画面の端に本件漁場に向けて南進する船舶の映像を認め、ふだん、B船が船尾方から接近してA船を追い越していたので、同映像がB船であると判断した。</p> <p>船長Aは、いずれB船がA船を避けると思い、速力の増減を繰り返して魚群を探索しながら南進を続けた。</p> <p>船長Aは、本件漁場に近づき、減速して魚群探知機の画面を見ながら南進していたところ、02時45分ごろ、操舵室後方にいた甲板員(以下「甲板員A<sub>1</sub>」という。)の叫び声を聞いたので、船尾方を振り向いたところ、A船とB船とが衝突し、A船の船尾部に乗り上がったB船の船首部が自身に迫っているのを認め、増速してA船をB船から離した後、主機を中立運転とした。</p> <p>A船は、船長Aが、後部甲板の作業灯を点灯して船体の損傷状況を確認していたところ、本事故の発生を目撃した僚船(以下「C船」という。)の船長から促されて118番通報を行った後、錨泊して待機し、到着した巡視艇による調査を受け、自力で帰港した。</p> <p>甲板員A<sub>1</sub>は、本事故発生時の衝撃によって首を痛め、長島町内の病院で受診し、外傷性頸部症候群と診断された。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、きびなご流し網漁の目的で、02時30分ごろ本件漁場に向けて蔵之元漁港を出港した。</p>

	<p>B船は、法定灯火を表示し、船長Bが操舵室左舷側に立ち、甲板員Bが操舵室右舷側の舵輪後方の椅子に腰を掛けてGPSプロッターを確認しながら操船を行い、約17knの速力で手動操舵により長島西方沖を陸岸に沿って南進した。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、レーダーが故障していたので、目視のみで見張りをしながら南進を続け、本件漁場付近で集魚灯を点灯しているC船を認めた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、本件漁場に近づき、減速して南進していたところ、02時45分ごろ、衝撃を感じるとともに船首部が持ち上がったので、主機を中立運転とした。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、船首部が下がり、流木等に乗り上げたと思っていたところ、作業灯を点灯したA船を見て、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、本事故発生場所の南方に移動し、船長Bが集魚灯を使用して船首部の損傷状況を確認した後、A船付近に戻って錨泊して待機し、到着した巡視艇による調査を受け、自力で帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船(修理後)、写真2 A船の船尾部ブルワークの損傷状況、写真3 A船のオーニングの損傷状況、写真4 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>長島周辺で行われるきびなご流し網漁は、5月ごろ、本件漁場を操業場所としていた。</p> <p>蔵之元漁港を係留地としてきびなご流し網漁を行う漁船は、A船及びB船のみであった。</p> <p>船長Aは、ふだん、両色灯及び船尾灯を点灯していたが、マスト灯を点灯していなかった。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、南進していた際、A船の船尾灯の灯火を認めなかったため、本事故当時、A船は船尾灯を点灯していなかったと本事故後に思った。</p> <p>C船は、長島町<sup>しおみ</sup>汐見漁港を係留地とするきびなご流し網漁を行う漁船で、本事故発生場所の南東方沖で集魚灯を点灯し、船首を南方に向けて錨泊していた。</p> <p>C船の船長は、3Mレンジとして作動させたレーダーを時々見ていたところ、最初、A船を指江港北西方沖に、B船を長島町<sup>おおさき</sup>大崎西方沖に認め、その後、A船が本件漁場の手前に至った際、A船にB船が近づいていることを認めた。</p> <p>C船の船長は、A船の映像がレーダー画面の中心に近づいたので、操舵室から出て右舷方を見たところ、2つの紅灯が接近して、衝突音が聞こえ、A船とB船とが衝突したことが分かり、携帯電話で船長Aと通話した後、揚錨してA船に近づき、A船の損傷状況を確認した。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A 不明、B あり A なし、B なし</p> <p>A 船は、長島西方沖を南進中、船長Aが、B船のレーダー映像を認めた際、ふだん、B船が船尾方から接近してA船を追い越していたので、いずれB船がA船を避けると思い、船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船がA船を避けずに接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、長島西方沖を南進中、船長B及び甲板員Bが、レーダーが故障し、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船尾灯の点灯状況は、明らかにすることができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、長島西方沖において、A船及びB船が共に南進中、船長A、船長B及び甲板員Bが、共に見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>船長Aは、本事故後、夜間、法定灯火を表示するようにした。 船長Bは、本事故後、レーダーを新替えした。</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>・ 自船に向かって航行する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 夜間は法定灯火を表示すること。</li> <li>・ レーダーを備えている船舶は、レーダーを常に正常に使用できる状態にした上で有効に活用し、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 他船と衝突した場合は、乗船者の負傷状況及び船体の損傷状況を確認し、人命の救助や船体の保全に必要な措置をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

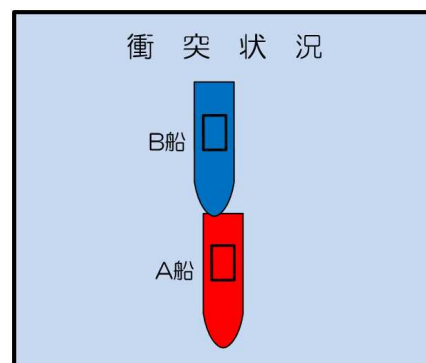
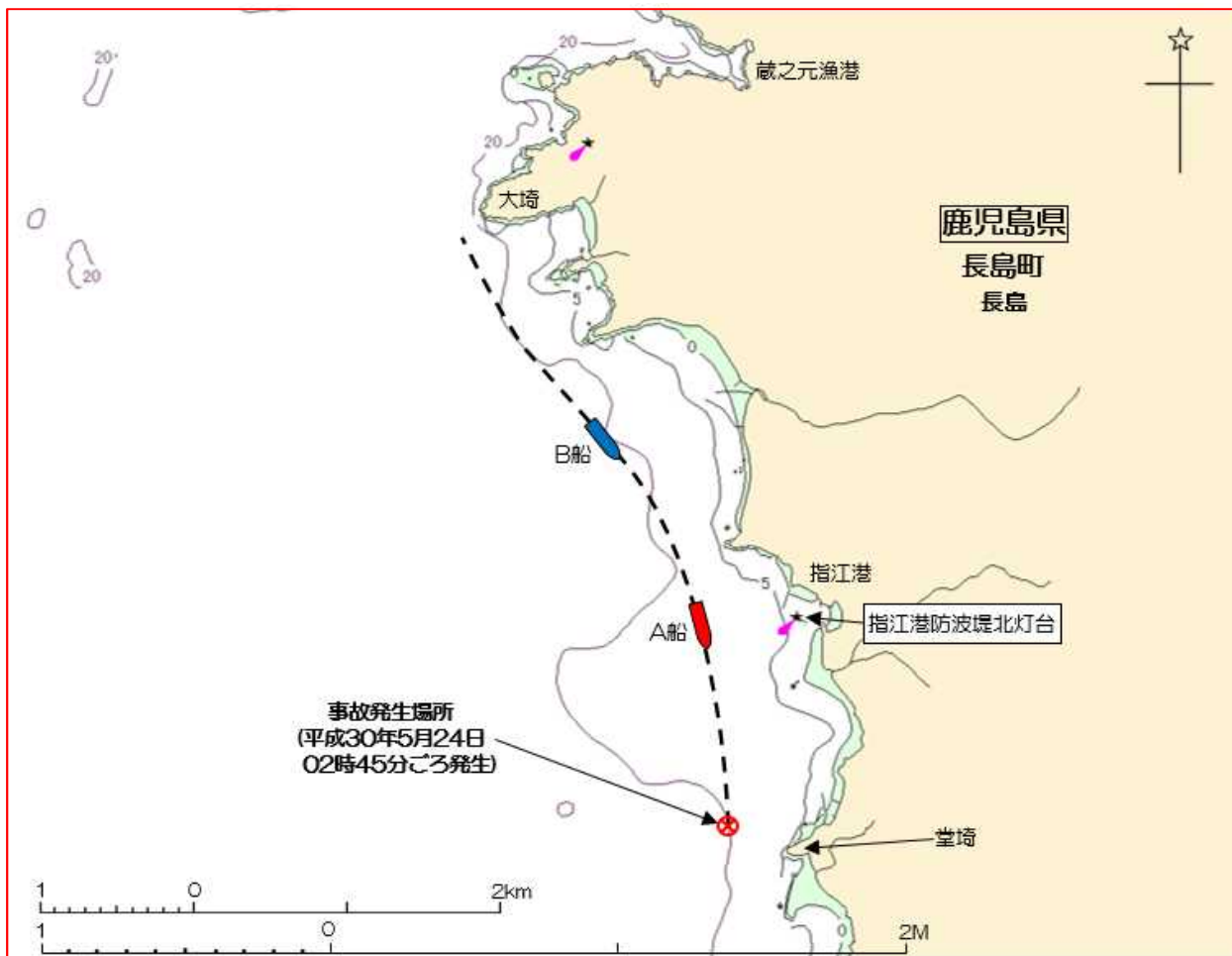


写真1 A船（修理後）

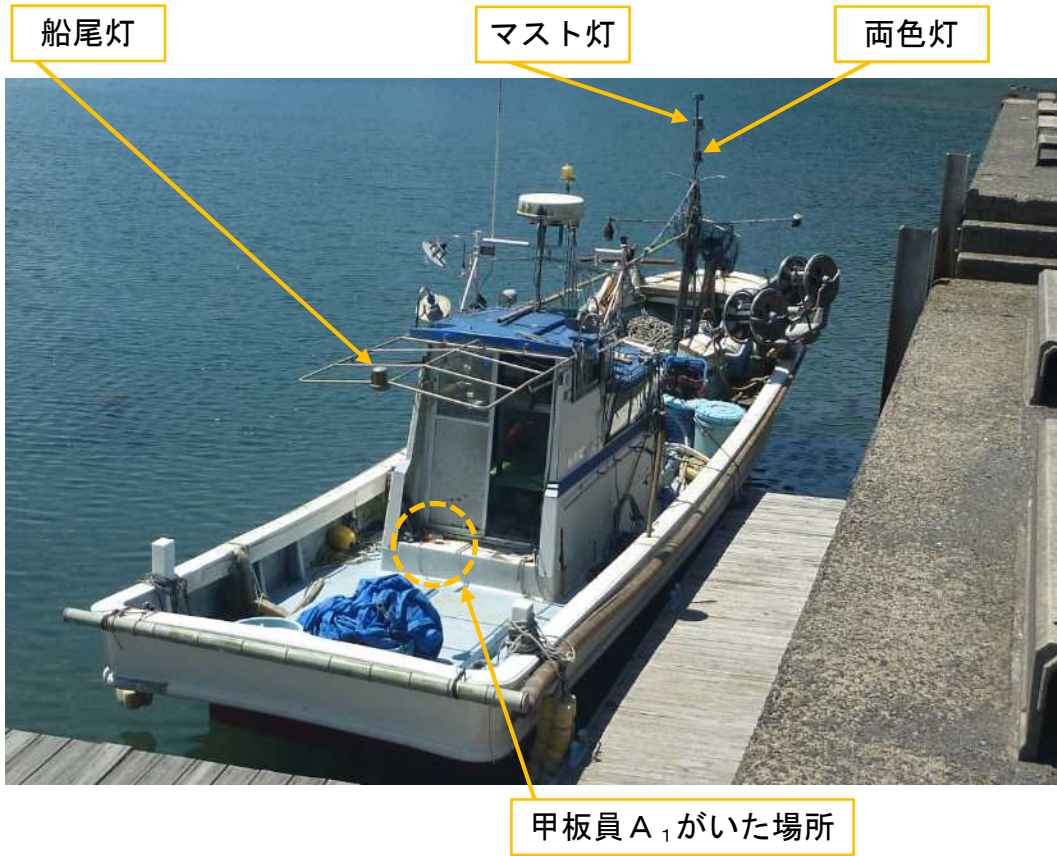


写真2 A船の船尾部ブルワークの損傷状況



写真3 A船のオーニングの損傷状況



写真4 B船

