


## 船舶事故調査報告書

平成30年9月5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29年11月25日 17時50分ごろ
発生場所	佐賀県玄海町値賀埼北西方沖 値賀埼灯台から真方位319° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 32.3′ 東経129° 48.4′）
事故の概要	貨物船信洋丸は、北東進中、また、漁船春吉丸は、南進中、両船が衝突した。 信洋丸は、左舷船首部外板等の擦過傷を生じ、また、春吉丸は、右舷船首部舷縁上部の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年12月7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 貨物船 信洋丸、199トン 134719、信洋海運株式会社 56.22m×9.30m×5.57m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年6月 B 漁船 春吉丸、4.7トン SA3-24887（漁船登録番号）、個人所有 12.20m（Lr）×2.37m×0.87m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和58年3月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年12月2日 免状交付年月日 平成26年10月17日 免状有効期間満了日 平成31年10月16日 航海士A 男性 68歳 六級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成17年6月24日 免状交付年月日 平成26年10月17日 免状有効期間満了日 平成31年10月16日 B 船長B 男性 55歳

	<p>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60年4月18日  免許証交付日 平成27年11月16日  (平成33年9月19日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 球状船首部及び左舷船首部外板に擦過傷  B 右舷船首部舷縁上部に破損、右舷船首部甲板に亀裂、船首マスト及びオーニング支柱が倒壊、前部甲板右舷側の漁ろう用ローラに曲損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5m/s、視界 良好  海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 北東流  日没時刻：17時14分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、塩約600tを積載し、平成29年11月25日14時10分ごろ兵庫県相生市相生港に向けて長崎県西海市崎戸港を出港した。</p> <p>A船は、17時20分ごろ船長Aから船橋当直を交替した航海士Aが単独で操船に当たり、法定灯火を表示して長崎県松浦市鷹島北方沖を約052°（真方位、以下同じ）の針路及び約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ）で、自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、佐賀県唐津市向島北方沖において、レーダー画面で左舷船首方4M付近にB船を認め、その動静を監視していたところ、B船が、右方に横切る状態で接近していたが、A船が海上衝突予防法に規定する保持船なのでA船をいずれ避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、17時48分ごろB船がA船の進路を避ける気配がなくA船の前路に迫って来たので、危険を感じて、A船の存在を示す目的で荷役用及び着岸用の作業灯をそれぞれ点灯した。</p> <p>A船は、依然B船にA船の進路を避ける気配がないので、航海士Aが、汽笛で短音を10回ほど吹鳴して左舵一杯を取り、機関を後進にかけたものの、17時50分ごろA船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、食堂で汽笛を聞いて昇橋したところ、A船がB船と衝突していたので、続いて昇橋してきた機関長に118番通報を指示した後、前部甲板に赴き、B船の負傷者の有無及び損傷状況を確認し、A船の左舷船首部にB船の右舷船首部を係留索で係留させた。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により唐津市唐津港に入港した後、26日相生港に向かった。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、唐津市松島北西方の操業海域におけるごち網漁を終え、25日17時20分ごろ同市駄竹漁港に向けて出発した。</p>

	<p>B船は、船長Bが天窓から顔を出し、松島西方沖を約9.2knの速力で手動操舵により南進した。(写真1参照)</p>  <p>写真1 天窓からの見張りの状況</p> <p>船長Bは、松島南西方沖に至った頃、左舷船首方の値賀崎北西方沖に航海灯及び黄色回転灯を点灯した漁船を、右舷船首方の向島北西方沖に白灯2個及び紅灯1個を表示して北東進する船舶を視認した。</p> <p>B船は、船長Bが、唐津市波戸岬<sup>ほどの</sup>西北西方沖で約190°に変針して航行中、松島南西方沖に至った頃に値賀崎北西方沖にいた漁船が航行を開始して同航しているように見えたので、同漁船に注意を向けていたところ、突然汽笛が聞こえ、船首至近に壁のようなものが見えたので甲板員Bにつかまれと声を掛け、左舵を取って機関を後進にかけたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、甲板員Bの負傷の有無を確認してA船に係留し、B船の損傷状況を確認したのち118番通報を行い、自身が所属する漁業協同組合、僚船及び自宅に本事故の発生を連絡した。</p> <p>B船は、来援した僚船に伴走されて駄竹漁港に帰った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、漁船は機関音が大きく、汽笛を吹鳴しても聞こえないことがあるので、夜間、A船の存在を示すには作業灯を点灯する方が効果的であると思い、汽笛を吹鳴する前に作業灯を点灯した。</p> <p>甲板員Bは、操舵室出入口後部で船尾方を向いて腰を掛け、スマートフォンの画面を見ていたところ、白い光が見えたので顔を上げると同時に衝撃を受け、後部甲板に転倒した。</p> <p>船長Bは、本事故後、松島南西方沖に至った頃に右舷船首方に視認していた船舶が北東進しているのが見えたので、A船が当該船舶に先航していたと思った。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、値賀崎北西方沖を北東進中、航海士Aが、B船がA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、衝突を避けるための動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>航海士 A は、左舷船首方に、右方に横切る状態で接近する B 船を視認し、その後も A 船の進路を避ける気配がなく接近することを認められた際、夜間に A 船の存在を示すには、漁船は機関音が大きくて汽笛が聞こえないので作業灯を点灯する方が効果的であると考えていたことから、B 船が至近に迫るまで警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B 船は、値賀埼北西方沖を南進中、船長 B が、値賀埼北西方沖に認めた漁船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、接近する A 船に気付かずに航行を続け、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、B 船が変針後、値賀埼北西方沖に認めた漁船が航行を開始して同航しているように見えたことから、同漁船に注意を向けていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、値賀埼北西方沖において、A 船が北東進中、B 船が南進中、航海士 A が、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長 B が、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>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 相手船の行動に疑問がある場合は、早期に警告信号を行うとともに、衝突を避けるための協力動作をとること。</li> <li>・ 周囲にいる他の船舶との衝突を避けられるよう、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

