

船舶事故調査報告書

平成31年3月13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7月6日 02時30分ごろ
発生場所	長崎県松浦市鷹島北西方沖 貝瀬灯台から真方位321° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 29.1′ 東経129° 43.3′）
事故の概要	貨物船 ^{ゆうしゆん} 有駿は、北東進中、また、漁船 ^{よしうら} 第二十八吉浦丸は、漂泊中、両船が衝突した。 有駿は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、第二十八吉浦丸は、船首部のブルワーク上端に剝離を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月17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 有駿、274トン 141693、有限会社美津茂汽船（A社） 61.02m×9.80m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成24年6月6日 B 漁船 第二十八吉浦丸、14トン NS2-17080（漁船登録番号）、カネイヨシウラ株式会社 14.66m（Lr）×4.76m×1.73m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成4年3月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年12月3日 免状交付年月日 平成26年10月27日 免状有効期間満了日 平成31年12月2日 B 船長B 男性 47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 平成元年4月27日 免許証交付日 平成25年10月22日 （平成31年4月26日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部のブルワーク上端に剝離</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 1、視程 約2M 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮流 北西流</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船の状態で、平成30年7月5日16時30分ごろ岡山県倉敷市水島港に向け、熊本県^{やつしろ}八代市八代港を出港した。</p> <p>A船は、23時30分ごろ長崎県西海市^{さいかい}御床島^{みとこ}沖付近に達したところで、船長Aが単独の船橋当直につき、その後、平戸瀬戸を通過し、GPSプロッター及び6Mレンジとしたレーダーを作動させ、約11ノットの対地速力で、佐賀県唐津市^{はどの}波戸岬沖に向けて自動操舵により北東進した。</p> <p>船長Aは、操舵スタンドの後方に立ってレーダー及び目視で見張りを行い、鷹島北西方沖において、時折雨が強く降り、視界が悪く、レーダー映像も見にくかったものの、雨雪反射除去の調整をしないで航行を続け、6日02時30分ごろ鈍い音がしたので左舷側を見たところ、A船の左舷中央部付近にB船の船首部を認め、B船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、直ちに機関を中立運転としたものの、行きあしによりB船と離れてしまい、本事故の発生を海上保安部に通報して乗組員に損傷状況を確認させるとともにB船を探していたところ、B船が近づいて来た。</p> <p>B船は、まき網船団の網船として、僚船4隻と共に船団を構成し、船長Bほか8人が乗り組み、操業を行う目的で、5日18時00分ごろ鷹島北西方沖の漁場に向け、僚船と共に長崎県佐世保市^{しかまち}鹿町^{しかまち}袴崎^{しとねざき}の船だまりを出港した。</p> <p>B船は、21時00分ごろ漁場に到着し、先に投錨して集魚中の船団の状況を確認したのち、機関を中立運転として漂泊し、潮流により船団から離される都度、約1時間ごとに船団の元に戻り、集魚状況を確認することを繰り返していた。</p> <p>船長Bは、漂泊を再開した後、操舵室後方の畳敷きで頭を右舷側にして横になりながら、レーダー及びGPSプロッターを見ていたところ、いつしか居眠りに陥り、衝撃で目が覚めて周囲を見た際、船首が南東方に向いたB船の船首方を左方に通り過ぎて行くA船が見えたので、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが、損傷状況から操業に支障がないことが分かり、船団の集魚状況を確認した後、再度漂泊しようとしていたところ、照射灯を照らしながら近づいて来るA船を発見した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、法定灯火を表示していた。</p>

	<p>船長Aは、平戸瀬戸を通過して北東進中、右舷船首方に白っぽい明かりがうっすらと見えた際、鷹島北西方沖に漁船群がいたと思ったが、A船の予定針路から離れていたため、A船の進路上に他船はおらず、また、時折強く降っている雨もそのうちやむだろうと思い、雨雪反射除去の調整をしなかった。</p> <p>A船は、AISを搭載していた。</p> <p>B船は、本事故当時、法定灯火の他に自船の存在を知らせる目的で、マスト灯の上下に红灯各1個を表示していた。</p> <p>B船は、船団が錨泊して集魚中、いつでも操業を開始できるように漂泊していた。</p> <p>船長Bは、ふだんから法定灯火に加えて红灯も表示しているため、他船はB船を認識して避けると思っており、レーダーでは主に船団との離れ具合などを確認していた。</p> <p>船長Bは、5月上旬ごろから、操業を終えて帰港した後もいわし加工作業を手伝っており、本事故当時、疲労を感じていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時の潮流とB船の漂流状況から、02時00分ごろから居眠りに陥ったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船は、本事故当時、船長B以外、全員が船室で睡眠中であった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、鷹島北西方沖にB船の船団の他にいくつかのまき網船団がいることを認めていた。</p> <p>B船は、AISを搭載していなかった。</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 あり B なし</p> <p>A船は、鷹島北西方沖を北東進中、船長Aが、A船の進路上に他船はいないと思い、前路の見張りを適切に行わずに航行を続けたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、雨により視界が悪く、レーダー映像が見にくかったものの、A船の進路上に他船はおらず、雨もそのうちやむだろうと思ったことから、雨雪反射除去の調整をしなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹島北西方沖において漂泊中、船長Bが、他船がB船を認識して避けると思い、操舵室後方の畳敷きで横になって居眠りに陥ったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が法定灯火の他に红灯2個を表示していたことから、他船がB船を認識して避けると思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操業を終えて帰港した後もいわし加工作業を手伝っており、本事故当時、疲労を感じていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、雨により視界が悪く、レーダー映像が見にくい状</p>

	<p>況下、鷹島北西方沖において、A船が北東進中、B船が漂泊中、船長Aが、A船の進路上に他船はいないと思い、前路の見張りを適切に行わずに航行を続け、また、船長Bが、他船がB船を認識して避けると思い、操舵室後方の畳敷きで横になって居眠りに陥ったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、単独の船橋当直中に不安を覚えた際、当直者を増員するよう、乗組員に周知した。</p> <p>船長Bは、本事故後、他船から認識しやすいように投光器で後部甲板を照射するようにした。</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"> ・ 雨で視界が悪く、レーダー映像が見にくいときは、雨雪反射除去の調整を行い、見張りを適切に行うこと。 ・ 漂泊中であっても、周囲の見張りを適切に行い、疲労を感じて居眠りに陥るおそれがあるときは、立って見張りを行ったり、他の乗組員と交替したりすること。 ・ A I S又は同種機器を設置、活用することにより、他船の存在を認識することが可能になるものと考えられる。

付図1 事故発生経過概略図

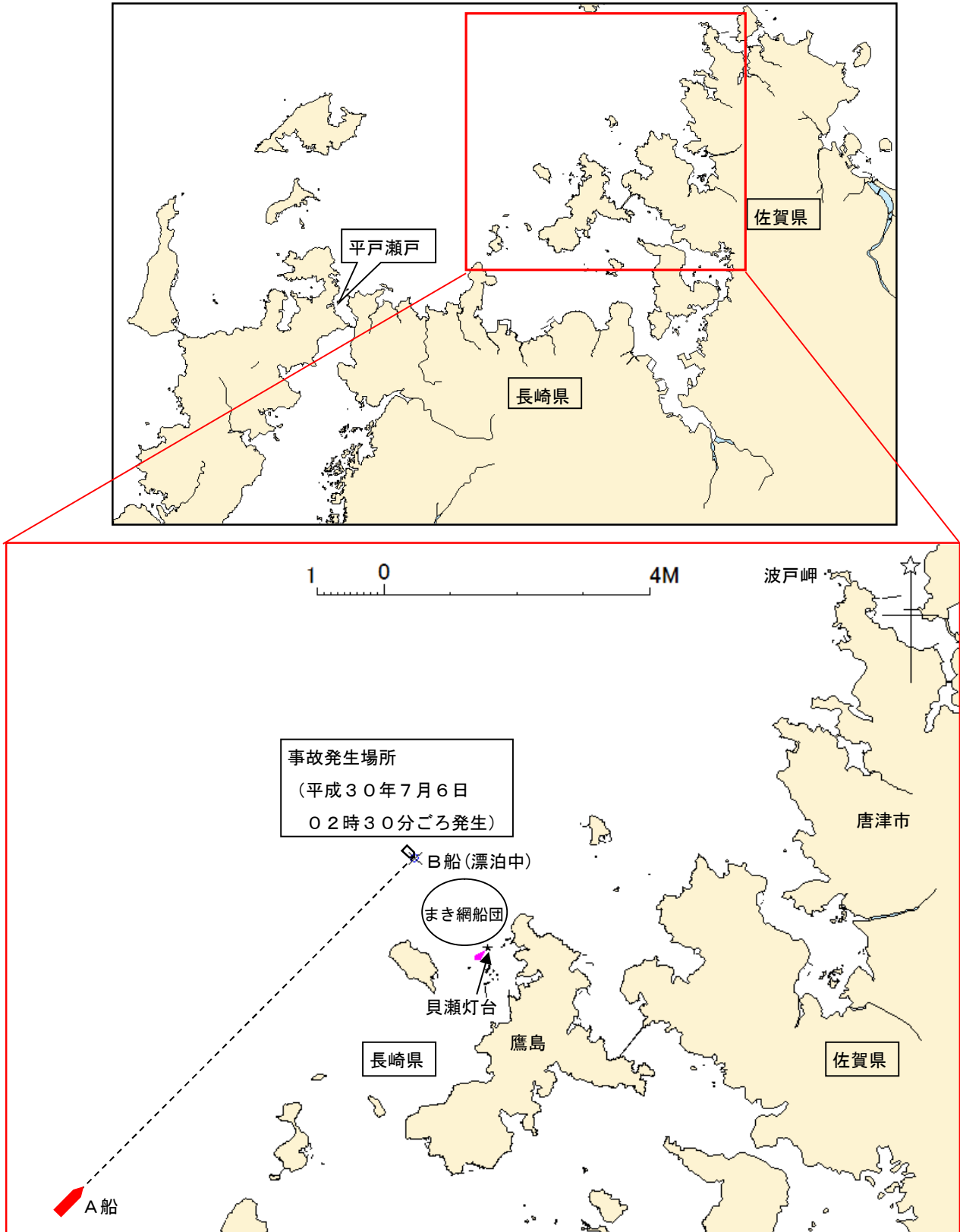


写真1 B船



損傷箇所（修理済）