

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23日 00時30分ごろ
発生場所	熊本県天草市横島東方沖 横島灯台から真方位126°1,650m付近 （概位 北緯32°22.3′ 東経130°15.0′）
事故の概要	漁船第十八丸 ^{いち} は、錨泊中、また、プレジャーボートもくせい丸は、北進中、両船が衝突した。 第十八丸は、右舷中央部ブルワークの破口等を生じ、また、もくせい丸は、船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月14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 漁船 第十八丸、16トン KG2-6038（漁船登録番号）、有限会社水口松夫水産（A社） 15.74m (Lr) × 4.06m × 1.49m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数180、平成5年11月20日 B プレジャーボート もくせい丸、10トン KM2-4089（漁船登録番号）、個人所有 14.98m (Lr) × 3.28m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、364.10kW、平成7年7月15日 第293-29800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 38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14年4月30日 免許証交付日 平成28年10月11日 （平成34年4月29日まで有効） B 船長B 男性 70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56年10月6日 免許証交付日 平成30年1月9日 （平成35年3月2日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷中央部ブルワークに破口、右舷中央部外板に亀裂、機関室囲壁上方に設置された高圧海水洗浄機に破損、船室屋根及び左舷中央部ブルワークに亀裂等</p> <p>B 船首部外板及び船首部から中央部の船底に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、畜養とするかたくちいわしを‘新和沖拓洋養殖施設D灯浮標北方沖で操業するまき網船団’（以下「本件船団」という。）からA社の非自航式いけす船に取り込む作業の支援を行う目的で、平成30年7月22日20時00分ごろ鹿児島県長島町薄井漁港を出港した。</p> <p>A 船は、A社の別の漁船がえい航するいけす船を本件船団の近くに錨泊させる作業の支援を行った後、船長Aが、本件船団が投網を行う23日02時30分ごろまで待機することとして、22日22時00分ごろ本件船団の灯船の南方沖で右舷船尾部から錨を投入して錨泊を開始した。</p> <p>船長Aは、主機を停止して白色全周灯を表示し、乗組員4人を船室で仮眠させ、自身も操舵室後方の寝台で仮眠中、23日00時30分ごろ衝撃を感じ、操舵室から出たところ、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突したことを認めた。</p> <p>A 船は、船長Aが、負傷者の有無及び船体の損傷状況を確認してからB船をA船に横付けさせ、A社の代表者を通じて本事故の発生を海上保安庁に通報し、その後、海上保安庁の調査を受け、自力で帰港した。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りをを行う目的で、22日17時30分ごろ天草市天草港栖本港区を出港した。</p> <p>船長Bは、長島町獅子島北方沖で錨泊して釣りを行った後、帰港することとし、23日00時15分ごろ釣り場を出発した。</p> <p>B 船は、船長Bが、操舵室で操縦席に座り、法定灯火の表示に加えて黄色回転灯を点灯し、3海里レンジでヘッドアップ表示としたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、横島東方沖で操業する複数のまき網船団を避けるように針路を新和沖拓洋養殖施設D灯浮標に向け、約10ノットの対地速力で手動操舵により北進した。</p> <p>B 船は、船長Bが、新和沖拓洋養殖施設D灯浮標南方沖で、天草港栖本港区に向くように右転した後、前路に本件船団の灯船が点灯する集魚灯を認めて左舵を取ったところ、船首方至近にA船の船体を認め、主機を中立運転としたものの、A船とほぼ直角に衝突し、船首部がA船に乗り上がった。</p> <p>B 船は、船首部がA船から下り、船長Bが操舵室から出て負傷者の</p>

	<p>有無及び船体の損傷状況を確認してからB船をA船に横付けし、その後、海上保安庁の調査を受け、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、写真2 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、水深約35mの場所で、錨索を約65m繰り出して錨泊していた。</p> <p>A船の汽笛は、さび付いて使用できなくなり、取り外されていた。</p> <p>A船の乗組員は、ふだん、畜養魚をいけす船に取り込む作業が終了して帰港した後、畜養魚の出荷等の作業に当たっていた。</p> <p>船長Aは、A船が錨泊中、他船がA船を避けると思っていたほか、乗組員の睡眠時間を確保したいと思い、乗組員全員が仮眠を取ることとし、当直者を配置していなかった。</p> <p>船長Bは、本件船団の灯船が点灯する集魚灯に意識が向いていたので、A船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p>
分析 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>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、横島東方沖で錨泊中、船長Aが、当直者を配置せずに錨泊を続けたことから、接近する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、他船が錨泊中のA船を避けると思っていたほか、乗組員の睡眠時間を確保したいと思っていたことから、錨泊中は乗組員全員が仮眠を取ることとし、当直者を配置していなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、横島東方沖を北進中、船長Bが、前路に認めた本件船団の灯船が点灯する集魚灯に意識を向け、周囲の見張りを適切に行わずに航行を続けたことから、A船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、横島東方沖において、A船が錨泊中、B船が北進中、船長Aが、他船が錨泊中のA船を避けると思っていたほか、乗組員の睡眠時間を確保したいと思い、当直者を配置せずに錨泊を続け、また、船長Bが、前路に認めた本件船団の灯船が点灯する集魚灯に意識を向け、周囲の見張りを適切に行わずに航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船舶の航行する可能性がある場所では、錨泊中においても当直者を配置した上、他船が避けてくれると思わず、周囲の見張りを適切に行い、また、接近する船舶に対しては、適切な時機に音

	<p>響信号を行って注意を喚起すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・海上衝突予防法の規定に基づき、長さ12m以上の船舶は汽笛を備えること。・夜間航行中は、特定の光源ばかりに意識を向けることなく、レーダーも有効活用し、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

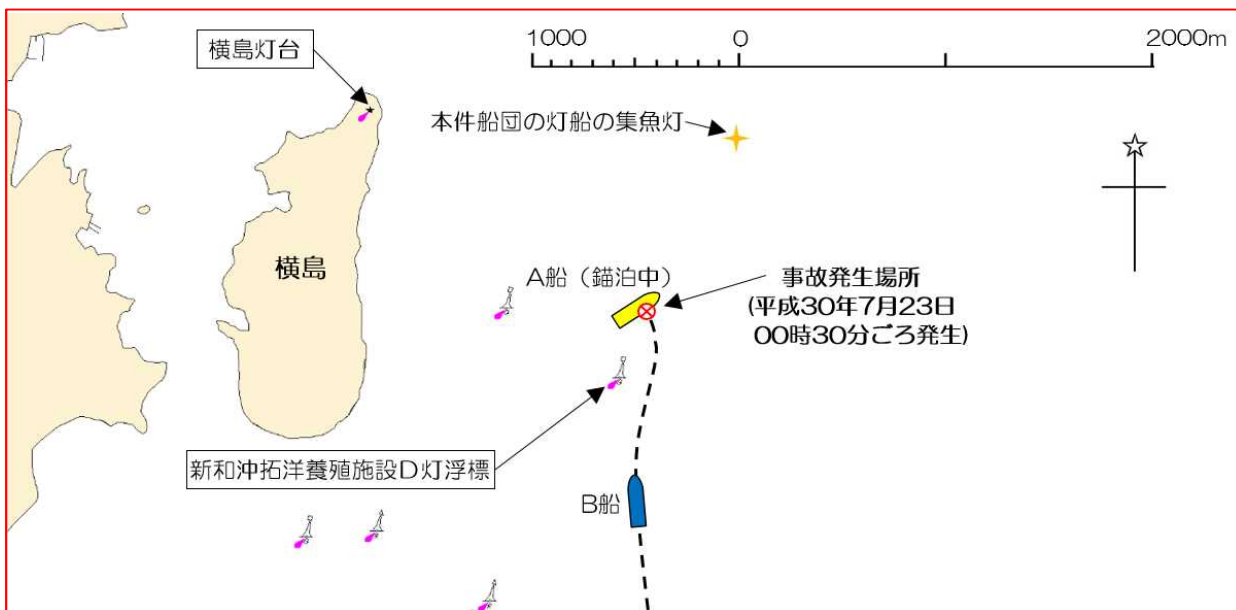


写真1 A船

白色全周灯



船室

高压海水洗净機

写真2 B船

