

## 船舶事故調査報告書

令和2年3月11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31年1月22日 08時20分ごろ
発生場所	大分県津久見市楠屋鼻北北東方沖 楠屋埼灯台から真方位016° 3.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 11.0′ 東経131° 56.1′）
事故の概要	貨物船松栄丸は、南進中、また、漁船靖風は、操業しながら漂泊中、両船が衝突した。 松栄丸は、右舷船首部外板にペイント剥離を生じ、また、靖風は、右舷船尾部外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 松栄丸、497トン 135031、松栄株式会社、大壬有限会社 70.32m×13.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成9年1月10日 B 漁船 靖風、2.0トン OT3-60703（漁船登録番号）、個人所有 5.94m（Lr）×2.42m×1.15m、FRP ガソリン機関（船外機）、80kW（動力漁船登録票による）、 平成7年11月8日 第294-19332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 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月27日 免状交付年月日 平成28年5月23日 免状有効期間満了日 令和3年8月23日 B 船長B 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 昭和62年4月23日 免許証交付日 平成28年12月5日 （令和4年4月22日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板にペイント剥離 B 右舷船尾部外板に破口を伴う凹損、船外機に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、空倉で、平成31年1月22日02時30分ごろ津久見市津久見港に向けて山口県徳山下松港を出港した。</p> <p>A 船は、船長Aが06時30分ごろ前直の航海士から単独で船橋当直を引継ぎ自動操舵で操船に当たり、約10.0ノットの対地速力で、大分県大分市の関崎東方沖を通過し、臼杵湾を南進した。</p> <p>船長Aは、09時00分ごろ津久見港に入港したところ、09時30分ごろ海上保安庁からB船と衝突していないかとの問合せを受け、本事故の発生を知った。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、22日07時10分ごろ大分県臼杵市上浦（臼杵）漁港を出港し、07時40分ごろ楠屋鼻北北東方沖の漁場に到着し、機関を中立運転として操舵室上にピンク色の旗を掲げ、パラシュート型シーアンカーを投入して船首を北西方に向けて漂泊し、後部甲板の両舷から竿を出して操業を開始した。</p> <p>B 船は、08時15分ごろ左舷側の竿にいかがかかったので、船長Bが左舷側を向いて釣り糸を手繰っていたところ、08時20分ごろB船の右舷船尾部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、右舷側に生じた破口から海水が流入してB船が右舷側に傾斜し始めたので、海中に飛び込んで船外機につかまり、そのまま航行して行くA船の特徴を確認した後、僚船に救助を依頼し、転覆したB船の船底に上がり携帯電話で海上保安庁に事故の発生を通報した。</p> <p>船長Bは、09時10分ごろ僚船に救助されて上浦（臼杵）漁港に戻り、また、B船は、水難救済会所属艇にえい航されて同港に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の損傷状況 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、A船の右舷船首部外板にB船の船体塗料が約3cm 付着していることを知った。</p> <p>船長Aは、1.5Mレンジとしたレーダーを時折見たり、また、椅子に座ったり立ったりしながら目視で船首方の見張りを行っており、臼杵湾で客船及び数隻の漁船を認めて避航したが、B船の存在及び衝突には気付いておらず、衝撃も感じていなかった。</p> <p>A 船は、船橋中央の操舵スタンドの後ろで操船に当たると、貨物倉の船首側に設置されたクレーンの影響により、船首方に死角が生じる状況であった。</p>

	<p>船長Aは、B船が船首方の死角内にいたので同船に気付かなかったのかも知れず、船橋内を左右に移動して見張りを行っていれば船首方の死角を解消することができるので、左右に移動して見張りを行っていればB船の存在に気付いたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、約40年の海上経験があり、A船には約1年前から船長として乗船し、本事故発生海域を航行した経験が豊富であった。</p> <p>船長Aは、本事故当時の体調が良好であった。</p> <p>船長Bは、操業中も時々周囲の見張りを行っていたがA船の接近に気付いておらず、また本事故当時は左舷側を向いて釣り糸を手繰る作業をしていたので、同作業中も、もっと周囲の見張りを行っていればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、自動膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、本事故当時の体調が良好であった。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、臼杵湾を南進中、クレーンにより船首方に死角が生じている状態で、単独で船橋当直中の船長Aが、船橋中央の操舵スタンドの後ろで操船しながら航行を続けたことから、前路で操業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、臼杵湾で漂流して操業中、船長Bが、後部甲板で左舷方を向き、釣り糸を手繰る作業に意識を向けていたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、臼杵湾において、A船が南進中、B船が漂流して操業中、クレーンによりA船の船首方に死角が生じている状態で、単独で船橋当直中の船長Aが、船橋中央の操舵スタンドの後ろで操船しながら航行を続け、また、船長Bが、後部甲板で左舷方を向き、釣り糸を手繰る作業に意識を向けていたため、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>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>・ 船首方に死角が生じる場合は、死角の範囲内に船舶が存在していることがあるので、船橋内を左右に移動するなどして死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・ 汽笛を備えていない船舶は、他船等に自船の存在を知らせることができる簡易式のアアホーン等を装備しておくこと。</li> <li>・ 漂流して操業行う場合においても、適切な見張りを行って接近する他船の早期発見に努めるとともに、有効な音響信号により、注意喚起を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

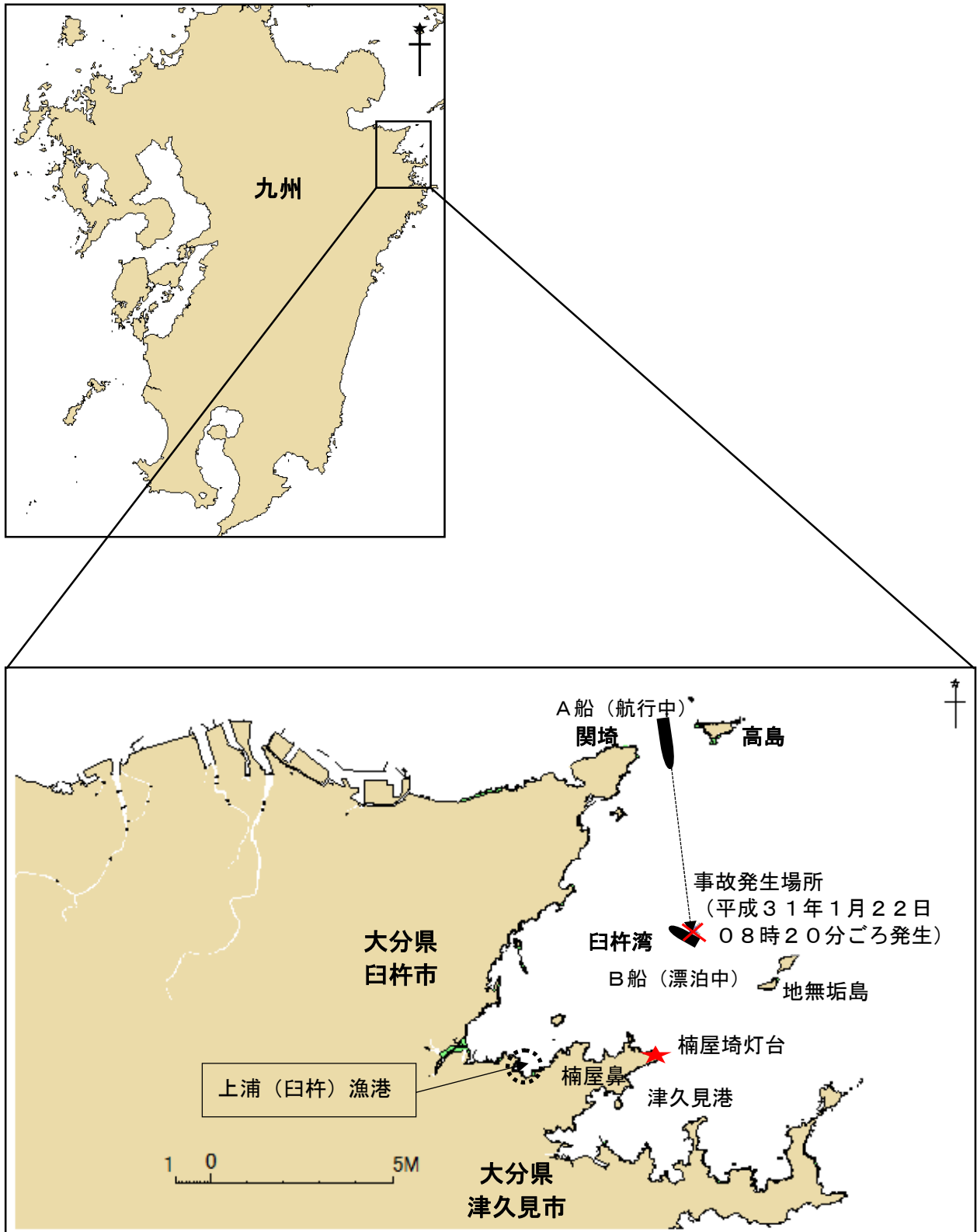


写真1 B船の損傷状況

