

船舶事故調査報告書

令和3年9月8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

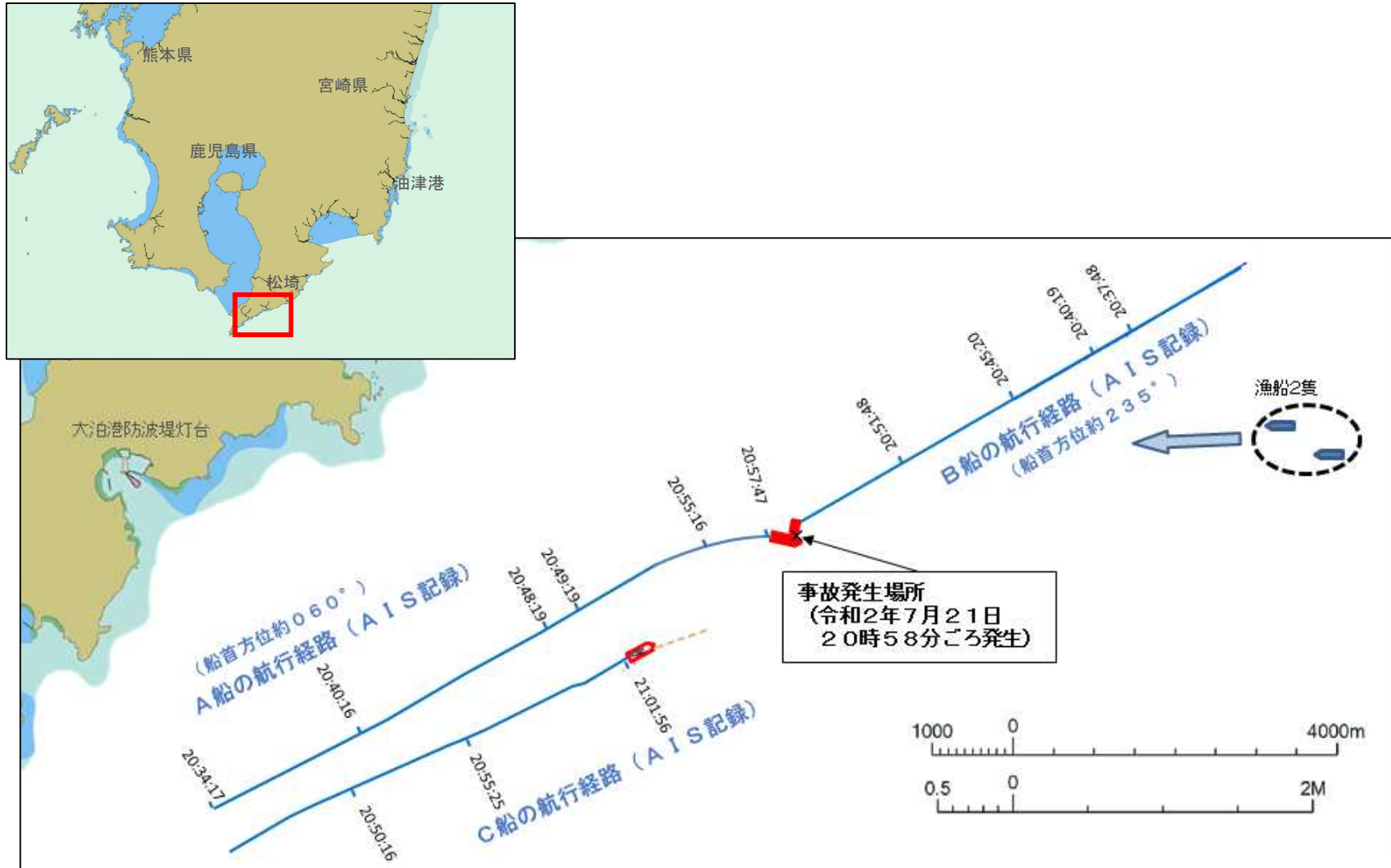
事故種類	衝突
発生日時	令和2年7月21日 20時58分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町佐多岬北東方沖 <small>おおすみ さた</small> <small>おおどまり</small> 大泊港防波堤灯台から真方位095° 4.5海里（M）付近 （概位 北緯31° 01.0′ 東経130° 46.4′）
事故の概要	漁船第二十八覚栄丸は、東北東進中、また、漁船徳慎丸は、南西進中、両船が衝突した。 第二十八覚栄丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、徳慎丸は、船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 漁船 第二十八覚栄丸、199トン 129933、株式会社覚栄丸 46.12m×7.50m×3.80m、鋼 ディーゼル機関、592kW、昭和63年3月14日 B 漁船 徳慎丸、13トン MZ2-30066（漁船登録番号）、公益社団法人宮崎県漁村活性化推進機構 13.90m（Lr）×3.52m×1.78m、FRP ディーゼル機関、478kW、平成12年9月25日 第295-42111号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 67歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成9年3月6日 免状交付年月日 平成29年2月21日 免状有効期間満了日 令和4年3月5日 機関長A 61歳 六級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 平成26年3月20日 免状交付年月日 平成31年4月18日 免状有効期間満了日 令和6年4月17日

	<p>B 船長B 42歳</p> <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 平成14年7月15日 免許証交付日 平成30年1月11日 (令和5年5月11日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B 船首部外板に亀裂等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか3人が乗り組み、魚を積み込む目的で、令和2年7月21日12時25分ごろ、宮崎県延岡市島野浦漁港に向けて熊本県天草市牛深港^{うしぶか}を出港した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、19時40分ごろ佐多岬西方沖で、機関長Aが船長Aから船橋当直を引き継ぎ、約9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>機関長Aは、20時30分ごろ、佐多岬南方沖を通過し、針路を約060°として続航中、しばらくして右舷船首方に南下してくるB船の右舷灯を視認し、B船の後方にA船の進路を右舷方(東)から左舷方(西)に通過する態勢の漁船2隻の左舷灯を認めた。</p> <p>機関長Aは、レーダー映像で確認しながら航行を続けていたが、同針路のまま航行するとB船の後方を通過する漁船と衝突すると思い、B船との距離が約0.5Mとなった際、B船の前路を通過してB船とその後方約1.5Mを通過する漁船2隻を左舷方に見る態勢で通過しようと右舵を約5°取り、少し針路を右に取った。</p> <p>機関長Aは、再度レーダー映像で確認したところ、このままの針路ではB船を左舷方にかかわせないと思ったので更に針路を右に約5°取ったが、B船との距離が至近となり、慌てて大きく右舵を取ったものの、20時58分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、自室で休憩中に衝撃を感じて直ちに昇橋し、B船と衝突したことを知り、乗組員の負傷の有無とA船の損傷状況及び油漏れ等の確認を行い、その後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員1人が乗り組み、操業で使用する餌を積み込む目的で、14時30分ごろ、鹿児島県垂水市垂水港^{たるみず}に向けて宮崎県日南市油津港^{あぶらつ}を出港した。</p> <p>B船は、法定灯火を表示し19時30分ごろ、船長Bが鹿児島県肝付町松崎沖^{きもつき}で佐多岬南方沖に向けて針路を約235°に設定し、約7.5knの速力で自動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、20時20分ごろ、レーダーで船首方にA船とその後方</p>

	<p>約 1 M に C 船を認め、その後、A 船との距離が約 1.5 M となったとき双眼鏡で A 船の右舷灯及びマスト灯を認めた。</p> <p>船長 B は、約 0.7 M で A 船の右舷灯を視認したのでこのまま A 船と右舷を対して通過すると思い、C 船に注意しながら針路を保持して航行を続けていたところ、右舷船首方至近に A 船を認め、衝突の危険を感じ急いで左舵を取ったが、20 時 58 分ごろ B 船の船首部と A 船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長 B は、衝突後、甲板員の負傷の有無と B 船の損傷状況の確認をし、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図 1 航行経路図、付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)、付表 2 B 船の A I S 記録 (抜粋)、写真 1 A 船の損傷状況、写真 2 B 船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>機関長 A は、漁船への乗船経験が約 40 年以上あり、本船には約 6 年前から乗船し航海当直を行っていた。</p> <p>機関長 A は、小角度の右舵で B 船とその後方の 2 隻の漁船をかわせると思ったが、B 船と十分距離があるうちに大きく右舵を取れば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、佐多岬北東方沖を東北東進中、機関長 A が、距離が約 0.5 M で右舷船首方から南下してくる B 船とその後方約 1.5 M に A 船の進路を右舷方から左舷方に通過する態勢の漁船 2 隻を認めたとき、B 船の前路を通過して、B 船及びその後方を通過する漁船 2 隻を左舷を対して通過しようと思い、B 船との距離約 0.5 M でわずかに針路を右に転じて航行を続けたことから、更に小角度の右舵を取ったものの、B 船を左舷方にかわしきれず、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関長 A は、右舵を取った後、レーダー映像で確認したところ、このままの針路では B 船を左舷方にかわせないことを認め、更に針路を右に約 5° 取ったが B 船との距離が至近となり、慌てて大きく右舵を取ったものの、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、佐多岬北東方沖を南西進中、船長 B が、A 船と右舷を対して通過できると思い、A 船の後方の C 船を注意しながら針路を保持して航行を続けたことから、A 船が針路を変えて右舷船首方から接近するのに気付くのが遅れ、急いで左舵を取ったものの、B 船の船首部と A 船の左舷船首部とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、佐多岬北東方沖において、A 船が東北東進中、B 船が南西進中、機関長 A が、B 船及びその後方の漁船 2 隻を左舷を対して</p>

	<p>通過しようと思い、B船との距離約0.5Mでわずかに針路を右に転じて航行を続け、また、船長Bが、A船と右舷を対して通過できると思い、A船の後方のC船を注意しながら針路を保持して航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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"> ・航海当直者は、複数の船舶が接近する状況下では、早めに大幅な針路変更や減速するなどして衝突を避けるための措置を採ること。 ・航海当直者は、他船と行き会う場合、針路変更等があることから、安全に通過するまで同船の動向を継続的に監視すること。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地速力 (kn)	対地針路※ (°)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
20:34:17	30-59-15.1	133-01-15.6	10.1	63.5
20:34:48	30-59-17.4	130-42-10.4	9.8	58.4
20:36:18	30-59-24.0	130-42-25.6	9.7	62.7
20:36:47	30-59-26.3	130-42-30.4	9.7	59.9
20:37:16	30-59-28.5	130-42-35.3	10	62.3
20:38:17	30-59-33.3	130-42-45.9	10.2	63.2
20:40:16	30-59-42.9	130-43-07.2	10.3	62.9
20:41:47	30-59-50.1	130-43-23.4	10.4	62.8
20:48:19	31-00-23.6	130-44-34.0	10.6	61.9
20:49:19	31-00-28.9	130-44-44.9	11.1	58.1
20:51:46	31-00-42.2	130-45-11.3	11	55.9
20:53:17	31-00-50.5	130-45-27.9	10.8	60.6
20:55:16	31-01-01.9	130-45-50.1	11.2	62.1
20:57:47	31-01-07.6	130-46-21.8	11.1	95.2
20:58:46	31-01-03.0	130-46-26.9	3	180.2
21:01:16	31-00-59.3	130-46-25.8	0.7	184.9
21:01:49	31-00-59.0	130-46-25.9	0.6	166.1
21:02:16	31-00-58.8	130-46-26.0	0.4	149

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地速力 (kn)	対地針路※ (°)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
20:30:18	31-02-47.6	130-49-53.9	8.4	236.9
20:37:48	31-02-19.1	130-48-58.2	7.3	240.2
20:40:19	31-02-10.0	130-48-39.2	7.4	242.9
20:45:20	31-01-51.9	130-48-02.1	6.9	237.2
20:51:48	31-01-29.6	130-47-13.9	7.7	235.4
20:56:19	31-01-12.5	130-46-40.7	7.2	240.5
20:57:48	31-01-06.9	130-46-29.7	7.5	243.3
20:58:19	31-01-04.9	130-46-26.7	3.6	177.4

20:59:49	31-01-02.8	130-46-27.1	0.5	162
21:01:19	31-01-02.9	130-46-27.4	0.4	102.2
21:01:49	31-01-03.0	130-46-27.5	0.5	63.7
21:13:49	31-01-10.4	130-46-36.5	1	46.4

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、B船のGPSアンテナの位置情報は、船首から11m、船尾から4m、左舷から2m、右舷から2mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

