

船舶事故調査報告書

令和3年3月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年2月29日 22時35分ごろ
発生場所	鹿児島県種子島東方沖 熊野港防波堤灯台から真方位081°11.5海里（M）付近 （概位 北緯30°29.6 東経131°11.0）
事故の概要	漁船菊義丸は、東南東進中、漂泊中の漁船第七向進丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年7月8日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第七向進丸、19トン MZ2-30155（漁船登録番号）株式会社向進水産 第294-25182号（船舶検査済票の番号） B 漁船 菊義丸、9.7トン MZ2-3145（漁船登録番号）個人所有 第294-14933号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に亀裂 B 船首外板に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約1m
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、簡易型船舶自動識別装置（以下「簡易AIS」という。）を搭載し、法定灯火を表示し、船首を西北西方に向け、主機を停止して漂泊中、当直中の甲板員が右舷船首方約1M以上にB船の両舷灯を視認したので汽笛を吹鳴した。 A船は、船長Aが、汽笛を聞いて昇橋し、B船が汽笛に気付いてA船を避けると思い、しばらく汽笛を吹鳴させたもののB船が接近を続けるので、主機を始動して避けようとしたが、間に合わず、右舷中央部にB船の船首部が衝突した。 B船は、船長Bほか1人が乗り組み、法定灯火を表示し、漁場に向けて自動操舵により、約5ノットの対地速力で東南東進し、船長Bが、レーダーのガードリング機能（事前に設定した距離環より他船が接近したときに警報を発する機能）を設定し、操舵室の操舵コンソールから船首側区画（以下「本件区画」という。）で休んでいた。 いつの間にか本件区画で眠っていた船長Bは、レーダーのガードリング機能の可聴警報（以下「本件警報音」という。）で目が覚めて操

	<p>舵室に行こうと思ったが、本件警報音が止まったので再び眠りに陥り、その後、衝撃で目が覚めて操舵室に行き、A船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、出航して操業を行う合間などに、周囲に接近する船舶が見当たらない時は、自動操舵及びレーダーのガードリング機能を設定後に、操舵室に直ぐに行くことができる本件区画で、DVD等を鑑賞しながら眠らないようにして休むようにしていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、寝不足や疲れを感じておらず、本事故発生前、本件警報音が止まった後に再度眠ってしまったのは気の緩みがあったからではないかと思った。</p> <p>船長Bは、他船などのレーダーの反射映像の接近に対する本件警報音が、約1.2～0.9Mで鳴り、また、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）警報（接近）の警報音が1M以内で鳴るように設定し、他の船舶などと接近時に警報音が継続するように考慮していた。</p> <p>船長Bは、AIS警報（接近）の警報音を衝突後に認識し、本事故前、同警報音が聞こえなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、漂泊中、船長Aが、B船が汽笛に気付いてA船を避けてくれると思い、主機を停止したまま漂泊を続けていたところ、B船が接近を続け、主機を始動して避けようとしたものの、間に合わずにB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漁場に向けて東南東進中、船長Bが、レーダーのガードリング機能及びAIS警報（接近）を設定し、本件区画で休みながら自動操舵で航行していたところ、眠りに陥り、そのまま航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本件区画で本件警報音を聞いて一旦は目が覚めたものの再び眠りに陥ったことから、A船に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船のレーダーで、A船に対するAIS警報（接近）の警報音が鳴ったかどうかについては、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が漂泊中、B船が東南東進中、船長Bが、レーダーのガードリング機能及びAIS警報（接近）を設定し、本件区画で休みながら自動操舵で航行していたところ、眠りに陥り、そのまま航行を続けたため、B船がA船に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"> ・船舶は、航行中は、全ての手段により、常時適切な見張りを行うこと。 ・操船者は、航行中、操舵室から離れる時には、AIS警報（接近）を設定していても、AISを搭載していない船舶があることを考慮し、レーダーのガードリング機能を、本船から指定の距離

	内に他の船舶が入っている間に継続して警報が鳴るように設定することが望ましい。
--	--