

船舶事故調査報告書

令和5年3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4年10月5日 10時58分ごろ
発生場所	熊本県天草市御所浦島東方沖 御所浦港風口4号防波堤灯台から真方位154° 1.8海里（M） 付近 （概位 北緯32° 19.3′ 東経130° 22.6′）
事故の概要	漁業取締船あそは、前進中、また、漁船若潮丸は、漂泊中、両船が衝突した。 若潮丸は、操舵室左舷側囲壁に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月12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 漁業取締船 あそ、110トン 142233、熊本県 37.00m×6.50m×3.13m、アルミニウム合金 ディーゼル機関2基、4,690kW（合計）、平成26年6月 27日 B 漁船 若潮丸、4.4トン KM3-29693（漁船登録番号）、個人所有 11.16m（Lr）×2.62m×0.84m、FRP ディーゼル機関、308.90kW、平成元年7月26日 第290-55656号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成13年11月7日 免状交付年月日 令和3年6月18日 免状有効期間満了日 令和8年11月6日 機関士A ₁ 33歳 三級海技士（機関）（履歴限定） 免許年月日 平成22年11月17日 免状交付年月日 令和2年11月12日 免状有効期間満了日 令和7年11月16日

	<p>B 船長B 55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 平成元年7月13日 免許証交付日 令和元年6月26日 (令和6年7月12日まで有効)</p>
<p>死傷者等</p>	<p>なし</p>
<p>損傷</p>	<p>A なし B 操舵室左舷側囲壁に亀裂等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、ジェット推進器2基を備えており、船長Aほか7人が乗り組み、漁業取締りの目的で、令和4年10月5日09時50分ごろ天草市牛深漁港を出航し、八代海に向かった。</p> <p>船長Aは、10時50分ごろ御所浦島東方沖の大目及び中目両流し網漁が許可されている海域に到着し、付近で操業中のB船に対して検査（漁業種類及び漁模様等の確認）を行うこととした。</p> <p>船長Aは、操舵室内右舷側の1号レーダーの前に設置した椅子に腰を掛けて操船指揮に当たり、機関士A₁を左舷側主機関コンソールの前に設置した椅子に腰を掛けさせて主機の操作に当たらせ、航海士A₁を中央付近で、航海士A₂を舵輪付近で、それぞれ見張りに当たらせ、前部甲板に機関長A、機関士A₂、機関士A₃及び航海士A₃をそれぞれ配置した。(図1参照)</p> <div data-bbox="571 1220 1436 1758" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 A船の操舵室内の配置</p> <p>船長Aは、10時55分ごろ船首を南西方に向けて漂泊中のB船に対してA船を風下側から接近させ、B船からの距離を約5～10mに保持するよう機関士A₁に指示した。</p> <p>機関士A₁は、両舷主機の操縦ハンドルの目盛りを0～前進2ノッチで操作し、右舷主機の操縦ハンドルのバケット角を左30°、左舷</p>

主機の同ハンドルのバケット角を右30°に操作してジェット水流がハの字に噴出する形としてゆっくりとB船に接近させ、B船からの距離が約5～10mとなったときに両舷主機のバケット角を0°とするとともに同操縦ハンドルを中立としてA船を停船させた。(写真1、図2参照)



写真1 主機関のコンソール

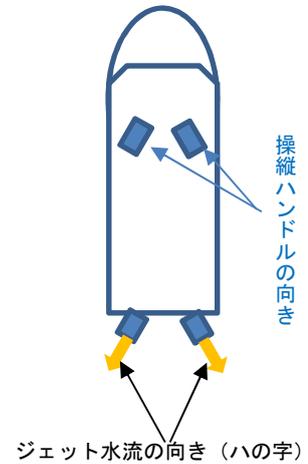


図2 操縦ハンドル及びジェット水流の向き（イメージ）

A船の前部甲板に配置された乗組員は、B船の前部甲板にいた船長Bに対して漁業種類及び漁模様等の聞き取りを始めた。

A船は、機関士A₁が両舷主機の操縦ハンドルを使用して前後進及び中立の操作を微調整しながらB船との距離を保っていた。

船長Aは、A船が風の影響で、B船との距離が約15mに離れたので、機関士A₁にA船を前進させてB船に近づけるよう指示した。

機関士A₁は、A船がB船の船尾方向に流されていたので、両舷主機の操縦ハンドルのバケット角を左30°及び前進2ノッチとし、約0.4ノットの対地速力で、A船をB船に向けて再接近させ、約5mの距離となったとき、バケット角を0°とした。

船長Aは、A船が停船しないままB船に接近していることに気づき、機関士A₁に後進を指示し、ほぼ同時に機関士A₁が両舷主機の操縦ハンドルを後進に操作したものの、10時58分ごろA船の船首部のベルマウスに収められている主錨とB船の操舵室左舷側とが衝突した。(写真2参照)



写真2 A船のモニターに表示された衝突時の映像

船長Aは、A船が後進してB船から離れた後にA船を停船させ、船長BにB船をA船に接舷するよう依頼した。

船長Aは、B船がA船に接舷した後、両船の乗組員のけがの有無及び損傷状況の確認を行い、所属の漁業取締事務所に本事故発生の連絡及び海上保安庁に通報を行った。

A船は、自力で航行して熊本県^{みすみ}三角港に向かった。

B船は、船長Bほか甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、大目流し網漁の目的で、06時00分ごろ天草市^{まき}牧島の^{ながうら}長浦漁港（田ノ尻^{たのじり}地区）の係留場所を出航し、御所浦島東方沖の漁場で操業を行い、10時53分ごろ操業を終え、船首を南西方に向けて漂泊し、船長Bが前部甲板で、甲板員Bが後部甲板で操業の片付けを行っていた。

船長Bは、A船が、B船に向かって左舷方から接近して来て、B船から約5～10m離して船首をB船に向けた状態で停船し、A船の船首部にいた乗組員から漁模様等について聞かれたので、前部甲板で左舷側を向いて立って対応を始めた。

船長Bは、A船の乗組員からの質問に対応していたところ、A船がB船に向かってゆっくりと接近して来たので、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。

B船は、自力で航行し、長浦漁港に向かった。

（付図1 事故発生経過概略図、写真4 A船、写真5 B船、写真6 B船の損傷 参照）

その他の事項

船長Aは、平成14年4月に漁業取締事務所に入所し、令和4年4月からA船の船長となり、取締り業務に従事中は専ら操船指揮をとる

ことに専念していた。

機関士A₁は、平成29年4月に漁業取締事務所に入所し、同31年4月からA船の機関士として乗船するようになり、A船の主機の操縦ハンドルの操作に慣れており、手元の感覚のみで前後進等の操作を行うことができていた。

本船の当直体制は、航海士及び機関士が輪番制の約30分交替で操船を行っており、本事故当時、機関士A₁が主機の操縦ハンドルの操作に当たっていた。

船長Aは、ふだんから他船に接近して検査を行う際、進路速力の微調整が可能な主機の操縦ハンドルで操船を行うようにしていた。

機関士A₁は、A船をB船に向かって再接近させて約5mの距離となった際、両舷主機の操縦ハンドルのバケット角を0°に戻したのみで、同操縦ハンドルを中立に戻すことを失念していたと本事故後に思った。

船長Aは、検査中は細かい主機の操縦ハンドルの操作が要求され、自身が指示して同操縦ハンドルを操作させると動作に時間的なずれが生じるので、細かい指示は行っていなかった。

A船の前部甲板に配置されていた乗組員は、A船がB船に向かって約5mに再接近した際、それぞれA船が停船していないことに気づき、機関長Aが操舵室に向かって身振りの後進を促したほか、航海士A₃が防舷材をA船の船首部に当てたものの、同防舷材が風等の影響でA船の主錨の位置からずれ、同主錨がB船に当たり、B船に損傷が生じてしまったのではないかと本事故後に思った。

A船の防舷材は、寸法が長さ約115cm、幅約30cmであり、A船をB船に接近させる際、事前にA船の船首部に当てておくことは可能であった。(図3、写真3参照)



図3 A船の防舷材

写真3 防舷材の設置状況

船長Bは、一瞬の出来事であり、A船の乗組員からの質問を受けている最中だったので、何が起きたのか分からなかったと本事故後に思った。

<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 なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、御所浦島東方沖において、検査の目的で、漂泊中のB船に近づこうとして、船首を北西方に向け、両舷主機の操縦ハンドルのバケット角を左30°とし、同操縦ハンドルを前進2ノッチとして前進中、機関士A₁が、同操縦ハンドルのバケット角を0°に戻したのみで、前進2ノッチとしたままB船に向かって航行を続けたことから、A船が停船していないことに気付いて両舷主機を後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、御所浦島東方沖において、船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、A船の乗組員から質問を受けている際、A船がB船に向かって航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、御所浦島東方沖において、A船が検査の目的で、漂泊中のB船に近づこうとして、両舷主機の操縦ハンドルのバケット角を左30°とし、同操縦ハンドルを前進2ノッチとして前進中、機関士A₁が、同操縦ハンドルのバケット角を0°に戻したのみで、前進2ノッチとしたままB船に向かっ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>船長Aは、本事故後、次のとおり、対策を講じることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、自身と主機操縦者間で、主機の操縦ハンドルの位置を相互に声を出して確認する。 ・主機操縦者は、主機の操縦ハンドルの位置を目視で確認する。 ・船長は、主機操縦者の傍らに乗組員を配置し、操縦ハンドルの操作状況の確認を行わせる。 <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・主機操縦者は、操縦ハンドルの操作について、慣れた操作であっても操縦ハンドルの位置を目視で確認するなどして確実に操作を行うこと。 ・主機操縦者は、操縦ハンドルの操作について、声出し確認を行い、操船指揮者は、復唱するなどして確認を行うこと。 ・船長は、検査等の目的で、他船に向首して接近する際、事前に防舷材を降ろした上で、他船に接近することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

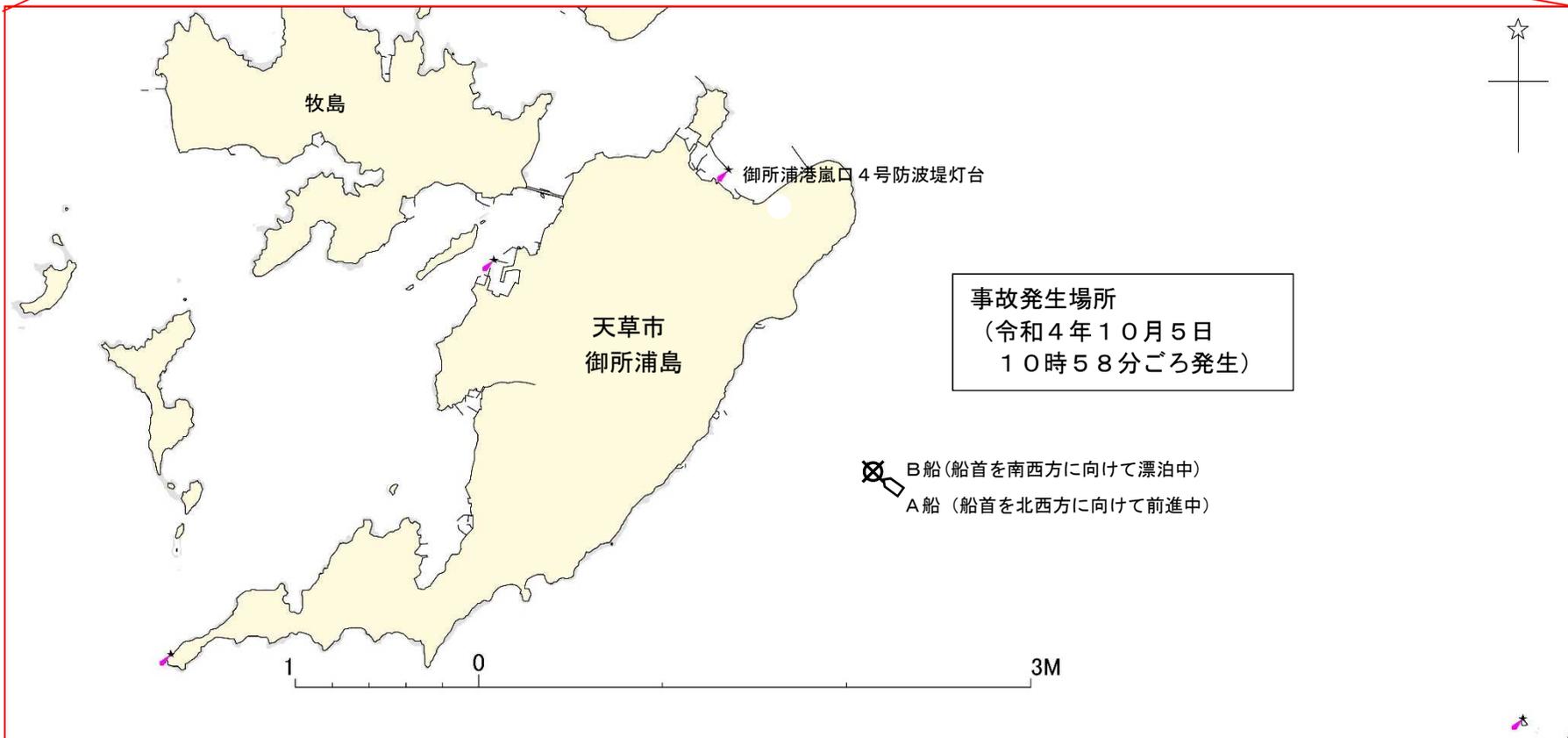


写真4 A船



写真5 B船



写真6 B船の損傷

