

船舶事故調査報告書

令和2年3月4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	令和元年6月7日 10時25分ごろ
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港南方沖 中部国際空港南進入灯施設先端灯から真方位184° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 47.1′ 東経136° 48.4′）
事故の概要	漁船新栄丸は、操業をしながら北進中、また、漁船辰栄丸は、南南東進中、両船が衝突した。 新栄丸は、左舷船尾部外板の圧壊等を生じ、また、辰栄丸は、船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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う予定である。
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 新栄丸、6.4トン AC2-3436（漁船登録番号）、個人所有 12.86m（Lr）×3.08m×1.06m、FRP ディーゼル機関、257kW、昭和62年4月 第240-50820号（船舶検査済票の番号） B 漁船 辰栄丸、6.1トン AC2-3465（漁船登録番号）、個人所有 12.69m（Lr）×2.88m×0.88m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、昭和63年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 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51年8月20日 免許証交付日 平成28年5月23日 （令和3年6月30日まで有効） B 船長B 男性 63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50年8月15日 免許証交付日 平成30年11月19日

	(令和6年1月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板及び船尾端外板に圧壊、 ^{やぐら} 櫓及びマストに倒壊、主機に濡損等（全損） B 船首部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風速 約4～5m/s、視程 約3～4M 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、貝桁網漁^{けたあみ}の目的で、令和元年6月7日05時00分ごろ中部国際空港南方沖に向けて常滑市^{おにさき}鬼崎漁港を出港した。</p> <p>A船は、05時15分ごろ、中部国際空港南方沖に至ったところで、操業中を示す形象物を表示し、貝桁網漁を開始して南進と北進を繰り返し、適宜場所を移動しながら操業を行っていた。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室の中央で舵輪の前に立ち、前方を見ながら手動操舵で操船に当たり、1Mレンジで表示したレーダーを監視し、貝桁網を引きながら約4.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で10時15分ごろ北進を始めた。</p> <p>A船は、船長Aが、10時24分ごろ、左舷船首方約400～500mに反航するB船とその後方に2隻のB船の僚船を認め、ふだんA船のすぐ近くを通航するしらす漁の船団船が操業中のA船を避けてくれたので、B船が操業中であるA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船が針路及び速力を保持して向かってくるので、B船との距離が約200mとなって衝突の危険を感じ、B船に対して避けるよう警告する目的で黄色の回転灯を点灯するとともに右舵一杯に取ったものの、10時25分ごろ、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突し、B船がA船の左舷船尾部に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長Aは、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、所属する漁業協同組合に連絡を取って来援を求めた。</p> <p>船長Aは、A船が沈み始めたのでB船に移乗し、来援した巡視船に移って事情聴取を受けた後、僚船で鬼崎漁港に戻った。</p> <p>A船は、衝突後、間もなく沈没し、本事故当日、起重機船に引き上げられた後、鬼崎漁港に移送された。(写真1参照)</p>



写真1 A船（陸揚げ後）

B船は、船長B及び甲板員（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、しらす漁の船団の運搬船として僚船の漁獲物を積み込む目的で、7日03時00分ごろ中部国際空港西方沖の作業場所である漁場で会合する予定の僚船に向けて愛知県南知多町大井漁港を出港した。

B船は、10時00分ごろ、中部国際空港西方沖の漁場でB船の僚船である2隻の網船が引き網漁の作業を終え、網船から漁獲物を前部甲板のいけすに積み込んだのち、約15knの速力で航行を開始し、網船と共に大井漁港に向けて網船より先立って帰港を始めた。

B船は、船長Bが、操舵室中央の操舵輪の前に立って操船に当たり、甲板員Bがスマートフォンを操作しながら同室左舷側の壁に寄り掛かって後ろの椅子に腰を掛け、先に帰航中であった他の船団船1隻の約1M後方について後を追ひ、GPSプロッターの船首方位を南知多町野間埼西方沖に向け、手動操舵で南南東進した。

船長Bは、10時15分ごろ、雨が降っていたので操舵室のドアを閉めて航行を続け、野間埼北西方沖に至った頃、窓ガラスの外面に雨が当たり、同室中央の旋回窓を回して航行を続けたところ、同窓を除く同室前面及び左右の窓ガラス内面に湿気による曇りが生じて見通しが悪い状況となったことに気付いた。

船長Bは、旋回窓を通して正船首から左約45°方向を見た際、ほぼ正船首方の他の船団船1隻以外に他船が見えなかったため、前路に支障となる他船がないと思い、同室内の窓ガラスを拭きながら針路及び速力を保持した状態で航行を続けていたところ、衝撃を感じ、A船と衝突したことに気付いた。（写真2参照）



写真2 B船の操舵室の見通し状況

B船は、船長Bが、B船の船尾部にA船の船首部をロープで繋いだのち、漁業無線で網船に救援を要請し、来援した網船がA船の右舷側に着いてA船を固定しようとしたが、A船が沈みかけたのでB船に繋いだロープを切って船長AをB船に移乗させてA船から離れたのち、大井漁港に帰港した。

(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、写真3 A船、写真4 A船の操舵室の状況、写真5 B船、写真6 B船の損傷状況、写真7 B船の操舵室の状況(1)、写真8 B船の操舵室の状況(2) 参照)

その他の事項

船長Aは、避航動作が間に合わなかったため、操業中であってもB船を早めに避航する必要があったと本事故後に思った。

B船は、レーダーを装備していなかった。

B船は、本事故当時、旋回窓以外の窓ガラスが外面に当たる雨及び内面の湿気により曇りが生じており、船長Bが旋回窓のやや右側に立っていた位置からは正船首より右舷方の窓ガラスの部分が見通せない状況となっていた。

船長Bは、以前も湿気で窓ガラスに曇りが生じることがあり、B船に備えた曇り止めのスプレーを窓に吹き掛けていたが、本事故当時、同スプレーを切らしていたので、所持していなかった。

船長Bは、操舵室のドアを閉めるまでは窓ガラスを通して周囲の操業中の船が見えていたものの、A船がまだ距離が離れていたのを見ていなかったと本事故後に思った。

船長Bは、本事故当時、旋回窓のやや右側に立って同窓を通して前方を見た際、A船を見落としていて、その存在に気付いていなかったため、同窓の正面に立ち、同窓から覗き込んで前方をよく確かめればA船の存在に気付くことができたのではないかと本事故後に思った。

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

船体・機関等の関与

A なし、B なし

気象・海象等の関与

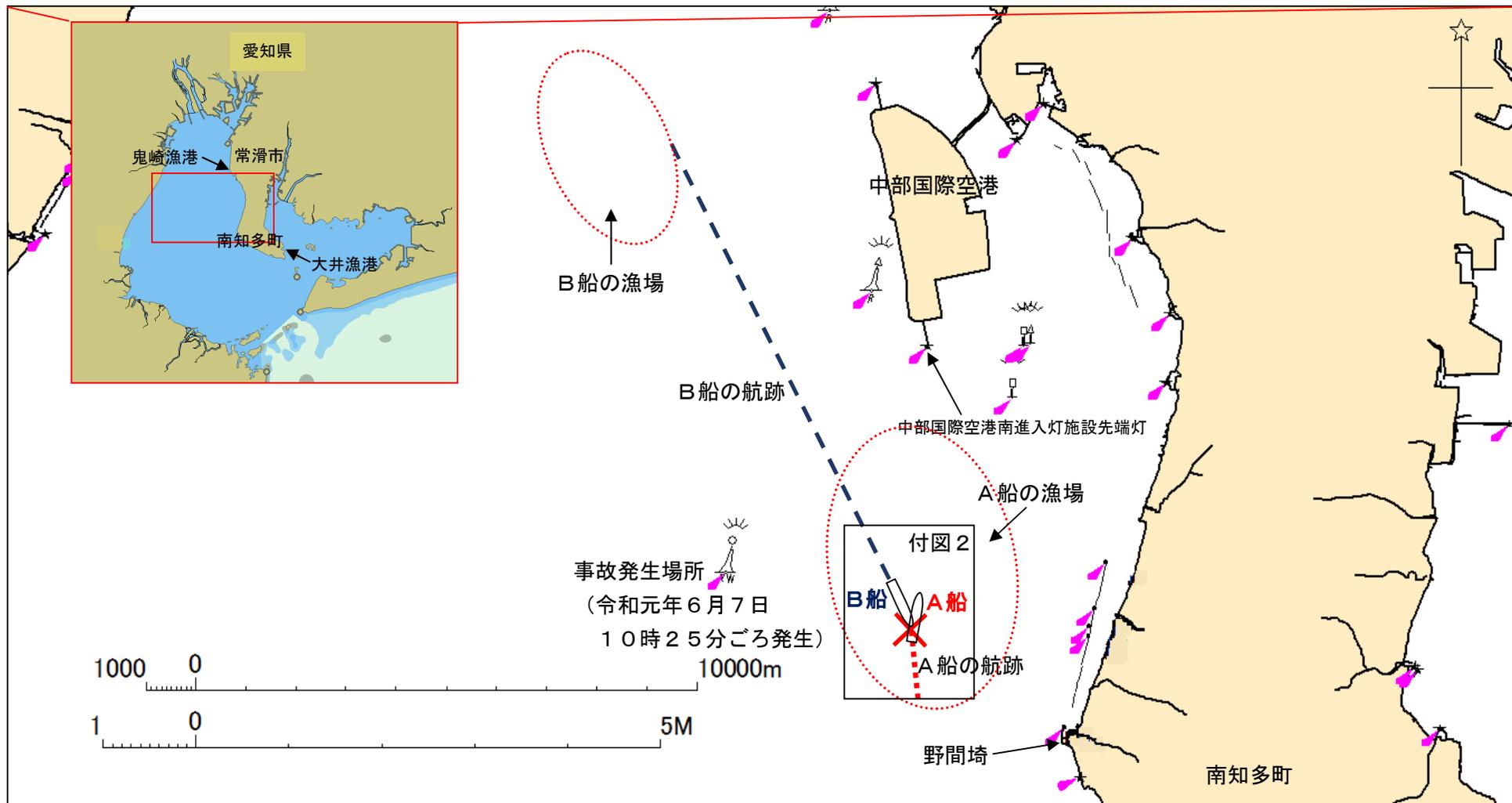
A なし、B あり

判明した事項の解析

A船は、中部国際空港南方沖で貝桁網を引きながら北進中、船長A

	<p>が、船首方に南南東進するB船を認めた際、B船が操業中のA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、衝突を避ける動作が遅れ、回転灯を点灯して右舵一杯に取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんしらす漁の船団船が操業中のA船を避けてくれたことから、B船が操業中のA船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、中部国際空港南方沖を南南東進中、船長Bが、窓ガラス外面に当たる雨及び窓ガラス内面に生じた曇りにより見通しが悪い状況下、旋回窓のやや右側に立って同窓を通して前方を見た際、前路に支障となる他船がないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船が正船首方に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、旋回窓を通してほぼ正船首方の他の船団船1隻以外に他船が見えなかったことから、前路に支障となる他船がないと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、中部国際空港南方沖において、A船が貝桁網を引きながら北進中、B船が南南東進中、船長Aが、B船が操業中のA船を避けてくれると思い、また、船長Bが、窓ガラス外面に当たる雨及び窓ガラス内面に生じた曇りにより見通しが悪い状況下、旋回窓のやや右側に立って同窓を通して前方を見た際、前路に支障となる他船がないと思い、共に同じ針路及び速力で航行を続けたため、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"> ・ 船長は、操業中であっても、他の船団船が自船に向かってくる場合、同船が避航すると思わず、早めに衝突を避けるための措置をとること。 ・ 船長は、雨の日に操舵室の窓ガラスの曇りが生じないよう、事前に曇り止めスプレーを施しておくか又は通風を確保すること。 ・ 船長は、上記措置を採ったにもかかわらず、窓ガラスが雨及び湿気により見通しが悪くなった場合、前方がよく見える旋回窓の正面に立って他船の有無を確認すること。 ・ 旋回窓からの見張りだけでは操船に支障を来すときは、安全な場所で停船し、窓ガラスを拭くなどの措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

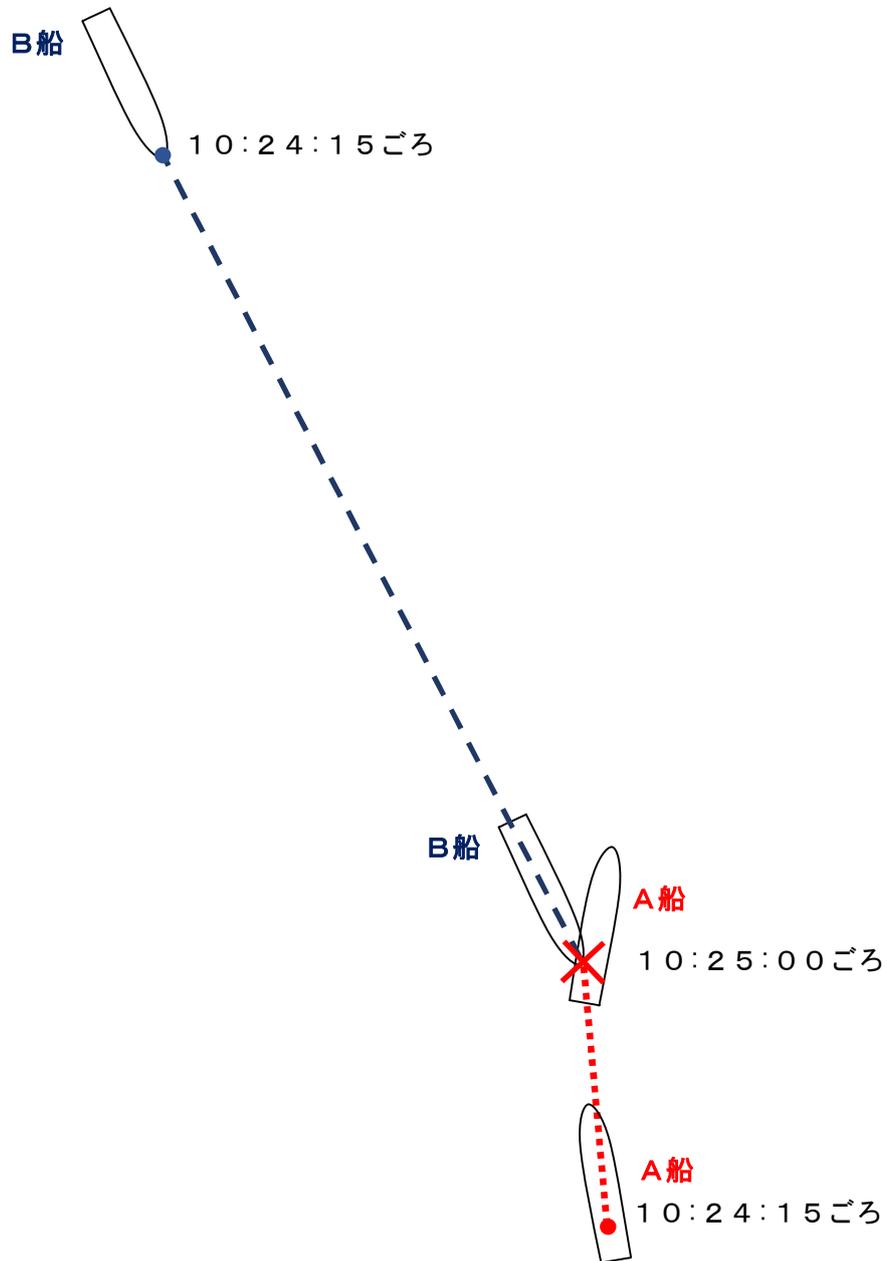


写真3 A船



写真4 A船の操舵室の状況



写真5 B船



写真6 B船の損傷状況



写真7 B船の操舵室の状況 (1)



船長Bの操船位置

写真8 B船の操舵室の状況 (2)

