

## 船舶事故調査報告書

平成22年7月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 根本 美 奈

|   |   |
|---|---|
| 事故種類  | 衝突  |
| 発生日時  | 平成21年4月11日 05時40分ごろ   |
| 発生場所  | 長崎県西海市御床島南方沖<br>御床島灯台から真方位175° 2.6海里（M）付近<br>（概位 北緯32° 57.9′ 東経129° 32.5′）  |
| 事故調査の経過   | 平成21年4月13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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 <sup>こうえい</sup> 幸栄丸、7.9トン<br>NS2—13903（漁船登録番号）、個人所有<br>13.46m(Lr)×2.89m×1.06m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成3年5月7日<br>B 漁船 <sup>はつゆき</sup> 初幸丸、1.9トン<br>NS3—404895（漁船登録番号）、個人所有<br>8.65m(Lr)×2.07m×0.75m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数50、平成11年11月11日 |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長A 男性 60歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和59年9月30日<br>免許証交付日 平成17年9月21日<br>（平成23年3月6日まで有効）<br>B 船長B 男性 80歳<br>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和55年12月19日<br>免許証交付日 平成19年3月12日<br>（平成24年8月27日まで有効）                                    |
| 死傷者等  | 負傷 1人（船長B）  |
| 損傷  | A 左舷船首部に擦過傷<br>B 左舷船尾ブルワークに損壊   |
| 事故の経過   | A船は、船長Aほか甲板員1人が乗り組み、約12ノットの速力で手動操舵により北進中、平成21年4月11日05時32分ごろほぼ正船首方向にB船の白灯1個を視認し、レーダーで約1.5Mの距離であることを確認した。<br>船長Aは、入港予定時刻を確認するためGPSプロッターの操作を行う合間に、05時38分ごろレーダーでB船を正船首左約560mのところ  |

|               |   |         |    |           |    |          |    |           |   |
|---------------|---|---------|----|-----------|----|----------|----|-----------|---|
|               | <p>に認めたので、B船を左舷側に見て通過できるものと思い、その後は動静監視を行わず、GPSプロッターの操作を継続した。</p> <p>船長Aは、衝突の直前にB船を視認し、右舵を取り機関のクラッチを切ったが、05時40分ごろ御床島南方沖において、A船の船首とB船の左舷船尾とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、たい一本釣り漁の目的で、05時28分ごろ御床島南方沖の漁場に到着し、機関を停止して航海灯を消灯するとともに、前部甲板上の白色作業灯を点灯し、船尾からシーアンカーを投じて漂流を開始した。</p> <p>船長Bは、操業準備作業を行う間、B船に向けて接近するA船を断続的に視認していたが、いずれ避けてくれるものと思い、操業を開始した。船長Bは、間近に接近したA船を認め、機関を始動しようとしたが、A船と衝突し、船長Bは落水した。</p> <p>衝突後、A船の甲板員によって船長Bは救助された。船長Bは頭部挫傷を負った。</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約0.8～1.8m/s、視界 良好<br/>海象：波 ほとんどなし 日出：05時56分</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、ふだんからGPSプロッターに表示される船首方位と自船の位置を見ながら手動操舵で航行していたが、目視による確認をあまりしていなかった。また、船長Aは入港後の午前中に予定があったことから、GPSプロッターに表示される入港予定時刻に注意を奪われていた。</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |
| <p>分析</p>     | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 1048 815 1099">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1048 1457 1099">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1099 815 1151">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1099 1457 1151">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1151 815 1202">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1151 1457 1202">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1202 815 1568">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1202 1457 1568"> <p>A船は、御床島南方沖を北進中、船長AがGPSプロッターの操作に注意を奪われ、B船に対する見張りを行っていなかったため、B船と衝突のおそれのある態勢で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船は、御床島南方沖でたい一本釣りの操業を行って漂流中、船長Bが、B船に向けて接近するA船を視認していたが、いずれ避けてくれると思いついで操業を継続していたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table> | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | なし | 気象・海象の関与 | なし | 判明した事項の解析 | <p>A船は、御床島南方沖を北進中、船長AがGPSプロッターの操作に注意を奪われ、B船に対する見張りを行っていなかったため、B船と衝突のおそれのある態勢で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船は、御床島南方沖でたい一本釣りの操業を行って漂流中、船長Bが、B船に向けて接近するA船を視認していたが、いずれ避けてくれると思いついで操業を継続していたものと考えられる。</p> |
| 乗組員等の関与       | あり  |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 船体・機関等の関与     | なし  |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 気象・海象の関与      | なし  |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 判明した事項の解析     | <p>A船は、御床島南方沖を北進中、船長AがGPSプロッターの操作に注意を奪われ、B船に対する見張りを行っていなかったため、B船と衝突のおそれのある態勢で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船は、御床島南方沖でたい一本釣りの操業を行って漂流中、船長Bが、B船に向けて接近するA船を視認していたが、いずれ避けてくれると思いついで操業を継続していたものと考えられる。</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |
| <p>原因</p>     | <p>本事故は、御床島南方沖において、A船が北進中、B船がたい一本釣りの操業を行って漂流中、A船が、B船に対する見張りを行わず、また、B船が接近するA船が避けてくれるものと思いついで操業を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |