

船舶事故調査報告書

平成23年7月28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 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月9日 10時20分ごろ
発生場所	長崎県対馬市志多賀漁港北東方沖 志多賀港沖防波堤灯台から真方位067°3,700m付近 （概位 北緯34°29.3′ 東経129°26.2′）
事故調査の経過	平成23年1月11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 ^{だいふく} 大福丸、19.0トン NS2-10222（漁船登録番号）、個人所有 18.02m (Lr) × 4.44m × 1.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数180、昭和61年1月21日 B 漁船 ^{ほくりき} 第八豊力丸、0.5トン NS3-88165（漁船登録番号）、個人所有 5.28m (Lr) × 1.62m × 0.61m、FRP ガソリン機関、30kW（漁船法馬力数）、昭和59年11月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55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 平成12年10月18日 免許証交付日 平成22年1月25日 （平成27年10月17日まで有効） B 船長B 男性 23歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年5月11日 免許証交付日 平成21年5月12日 （平成26年5月11日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽症（船長B）
損傷	A なし B 船外機濡損
事故の経過	A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、対馬市 ^{おしか} 小鹿漁港に向けて針路約005°（真方位）及び速力約9ノットで帰航中、左舷後方から追い越していく漁船に注意を向け、前方の見張りを行っていなかった。 A 船は、小鹿漁港に入港した際、乗組員が、船首部に新しいパラシュー

	<p>ト型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）が引っ掛かっているのを発見し、岸壁上に船長Bの車があったものの、港内にB船が見当たらなかったため、伝馬船でA船の入航進路上を航行してB船を探したところ、転覆しているB船を発見し、B船の船底上にいた船長Bを救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、志多賀漁港の北東方沖で機関を止めてパラアンカーを入れ、船首を西方に向けて一本釣りを行った。</p> <p>船長Bは、衝突の約5分前に接近して来るA船に気付いたが、A船には友人が乗っているため、何か用事があると思って近づいて来るのだらうと思い、釣りを続けていた。</p> <p>船長Bは、衝突の約1分前に危険を感じ、機関を駆動して後進にかけたが間に合わず、平成23年1月9日10時20分ごろ、A船がB船のパラアンカーのロープに衝突した。</p> <p>B船は、A船が船首部にロープを引っ掛けた状態で航行して同ロープを引いたため、右舷側から転覆した。</p> <p>船長Bは、転覆したB船の船内に閉じ込められたが、泳いで海面に浮上し、着ていた救命胴衣や上着を脱いでB船の船底に這い上がり、救助を待った。</p> <p>船長Bは、ガソリン混じりの海水を吸引したが、伝馬船に救助されて小鹿漁港まで搬送された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約7～8m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、水温 約17℃</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>B船のパラアンカーは、パラシュート部の直径が約1mであり、ロープの直径が約10mm、長さが約37mであった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、志多賀漁港北東沖において北進中、船長Aが、左舷後方から追い越していく漁船に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に気付かずに航行し、A船の船首部とB船のパラアンカーとが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、志多賀漁港北東沖においてパラアンカーを使用して漂流中、A船と同アンカーとが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船が衝突したのち、A船が船首部にアンカーロープを引っ掛けた状態で航行したことから、同ロープに引かれて右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船には友人が乗っているため、A船が何か用事があると思って接近してきているものと思込み、漂流して釣りを続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、志多賀漁港北東沖において、A船が北進中、B船がパラアンカーを使用して漂流中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかった</p>	

	め、B船に気付かずに航行し、A船とB船のパラアンカーとが衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。