

船舶事故調査報告書

平成24年2月2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 庄 司 邦 昭
 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10月8日 10時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市浅茅湾口北側の牛島北方沖 対馬市所在の郷埼灯台から真方位019° 3.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 23.2′ 東経129° 13.7′）
事故調査の経過	平成23年10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 孝進丸、4.9トン NS3-88933（漁船登録番号）、個人所有 12.26m（Lr）×2.47m×0.82m、FRP ディーゼル機関、308kW（漁船法馬力数）、平成6年12月27日 B 漁船 政丸、1.0トン NS3-87868（漁船登録番号）、個人所有 6.90m（Lr）×1.75m×0.69m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数18、昭和63年8月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48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11月29日 免許証交付日 平成22年12月15日 （平成27年12月14日まで有効） B 船長B 男性 81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51年4月30日 免許証交付日 平成16年2月9日 （平成21年6月29日まで有効） （本事故当時、小型船舶操縦免許証の有効期間が満了していた。）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船体中央部の両舷外板に亀裂、機関を濡損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、対馬市西方沖でのよこわ（まぐろの稚魚）ひき縄漁を終え、平成23年10月8日09時00分ごろ対馬市尾崎漁港へ向けて帰途についた。

	<p>A船は、漁獲したよこわを入れるために操舵室前の甲板上に円筒形の生け簀（直径約2.05m及び深さ0.65m）を置いており、同生け簀に海水を張ると船首部が下がるので、前後のバランスをとるために船尾甲板下の物入れに砂袋3個（1個が約40kg）を^{おもり}錘として入れていた。</p> <p>船長Aは、よこわが1匹も釣れなかったので、帰途につく前に生け簀に入れていた海水を抜いたものの、錘を移動しなかったことから、船首が約1m浮上し、操舵室で椅子に腰を掛けた姿勢では‘船首方を見通すことができない死角’（以下「船首死角」という。）が生じていたため、レーダーで見張りを行いながら約14～15ノットの対地速力で自動操舵により南進した。</p> <p>船長Aは、操舵室の右舷側で椅子に腰を掛けて操船に当たり、牛島の映像が3Mレンジとしたレーダー画面に映り出した頃、前方に3隻の船舶を探知したので、立ち上がって操舵室天井の開口部から顔を出し、3隻の漁船と接近するおそれがなくなったことを確認したのち、椅子に腰を掛けて手動操舵に切り替え、レーダーで牛島の映像を船首方に確認しながら南進した。</p> <p>船長Aは、前路にB船がいることに気付かずに航行し、A船の速力が急に低下したので機関を中立にして周囲を確認したところ、A船がB船に乗り上げていることに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、対馬市^{まわり}廻の船だまり（以下「廻港」という。）から出航して廻港の北西方約1Mの漁場に向かい、08時40分ごろ郷埼灯台から真方位019°3.5M付近の漁場に到着して機関を止め、船首を西方に向けて漂泊し、B船の右舷中央部に座って手釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、海面を見ながら釣りを行っていたところ、B船の北方約50mに接近したA船に気付き、立ち上がって大声を出したが、10時00分ごろB船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、左舷側に傾斜して転覆し、船長Bが海に投げ出された。</p> <p>船長Aは、船長BがA船の舷側付近に浮上したので、A船に引き揚げて廻港に向かった。</p> <p>船長Bは、救急車により病院に搬送され、右大腿部挫滅創及び左環指挫創と診断された。</p> <p>B船は、船長Aが依頼した漁船により転覆した状態で廻港へ^{えい}航された。</p>				
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>				
<p>その他の事項</p>	<p>A船の操舵室は、船体中央から少し後方にあつて右舷側に操縦席があり、操縦席の前面にレーダー、GPSプロッター、魚群探知機などが設置されていた。</p> <p>B船は、操舵室がなく、船内外機を装備しており、船体の中央部に機関室囲壁があつて同囲壁上に海面からの高さが約3.5mのマストが設けられていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>				
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1989 810 2033">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="810 1989 1457 2033">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 2033 810 2069">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="810 2033 1457 2069">なし</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし
乗組員等の関与	あり				
船体・機関等の関与	なし				

	<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>A船は、浅茅湾口北側の牛島北方沖において南進中、船長Aが、操舵室で椅子に腰を掛けた姿勢でレーダーを頼りに見張りを行い、操舵室天井の開口部から顔を出すなどして船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、浅茅湾口北側の牛島北方沖において、漂泊して釣り中、接近したA船に気付いて大声で注意を喚起したものの、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、浅茅湾口北側の牛島北方沖において、A船が南進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが、船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったため、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>	
<p>参考</p>	<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"> ・ 船首死角が生じた状態で航行する場合は、レーダーのみの見張りに頼らず、操舵室天井の開口部から顔を出すなどして船首死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーによる見張りを行う場合には、適宜、近距離レンジに切り換えて小型船舶の映像を見落とさないようにすること。 ・ 漂泊又は錨泊中であっても適切な見張りを行い、接近する他船があれば、有効な音響信号を行って注意を喚起すること。 ・ 救命胴衣を着用すること。 	