

船舶事故調査報告書

平成24年3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 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9月23日 16時25分ごろ
発生場所	福岡県糸島市烏帽子島北方沖 烏帽子島灯台から真方位016° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 43.7′ 東経129° 59.8′）
事故調査の経過	平成23年9月26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 権龍丸、7.9トン FO2-6095（漁船登録番号）、個人所有 13.90m（Lr）×3.42m×1.07m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和61年11月12日 B 漁船 昇福丸、4.9トン SA3-24308（漁船登録番号）、個人所有 12.03m（Lr）×2.87m×0.91m、FRP ディーゼル機関、358kW（漁船法馬力数）、平成9年4月13日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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50年9月12日 免許証交付日 平成22年2月8日 （平成27年5月30日まで有効） B 船長B 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 昭和58年8月19日 免許証交付日 平成23年7月26日 （平成28年8月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に亀裂 B 船首部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか甲板員2人が乗り組み、平成23年9月23日16時00分ごろ烏帽子島北方沖で船首を東南東に向けて機関を中立状態として漂泊し、周囲に他船が見当たらないことを確認したのち、長さ約500mの漁網を使用してたい1そうごち網漁の操業を開始した。 船長Aは、甲板員2人と共に後部甲板で揚網作業を行っていたとき、16時23分ごろ右舷方1,000m付近にA船に向けて接近するB船を視認

	<p>したが、B船がA船の船首方を通過していくものと思って揚網作業を続けていたところ、16時25分ごろ、烏帽子島灯台から真方位016° 2.4M付近において、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、15時45分ごろ佐賀県唐津市小川島漁港を出港し、船長Bが、椅子に腰を掛けて単独で当直に当たり、烏帽子島北方沖を約16ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により、同漁港沖20～30M付近のいか一本釣り漁の漁場に向けて北東進した。</p> <p>船長Bは、船首が約30～40cm浮上して‘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。）が生じていたので、時々、0.75Mレンジとしたレーダーを見たり、船首を左右に振ったりして船首方向の見張りを行いながら操船していた。</p> <p>船長Bは、船首を振って船首方を確認したとき、前路で漂泊中のA船に気付かなかったので、前路に他船はいないものと思って航行中、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃でA船との衝突に気付いた。</p> <p>A船は、所属漁業協同組合に連絡したのち、右舷船首部の水線下の損傷箇所から浸水していたので、積荷を左舷側に移動して右舷側を浮かせ、自力航行して糸島市福吉漁港に帰港した。</p> <p>B船は、海上保安庁及び所属漁業協同組合に連絡したのち、自力航行して福吉漁港に入港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮流 ほとんどなし</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、揚網作業中で舵及び機関の使用ができない状況であった。</p> <p>A船は、形象物を掲げていなかった。</p> <p>B船は、ふだん15時～16時ごろ小川島漁港を出港し、同漁港北～北西沖20～30M付近の漁場でいか一本釣り漁を操業したのち、翌日02時～03時ごろ帰港していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、烏帽子島北方沖で漂泊して揚網作業中、船長Aが、A船に向けて接近するB船を視認した際、B船がA船の船首方を通過していくものと思い込んで揚網作業を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、烏帽子島北方沖を北東進中、船長Bが、船首を振って船首方を確認したとき、前路で漂泊中のA船に気付かなかったので、前路に他船はいないものと思い込み、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A船に気付かず航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、接近するB船を視認した際、音響信号</p>

		を行うなどして注意を喚起していれば、B船がA船の存在に気付いて衝突を回避することができた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、烏帽子島北方沖において、A船が漂泊して揚網作業中、B船が北東進中、船長B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。	
参考	<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"> ・ 船首が浮上して船首死角を生じている場合には、減速して船首死角を減少させるか、船首を左右に振るなどして船首死角を補う適切な見張りを行うとともに、レーダーを有効に活用して船首方の適切な見張りを行うこと。 ・ 漂泊中に接近する船舶を認めた場合には、音響信号を行うなどして注意を喚起すること。 	