

## 船舶事故調査報告書

平成24年4月12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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月12日 18時00分ごろ
発生場所	長崎県平戸市生月島 <sup>いきつき</sup> 西北西方沖 生月島所在の大碇鼻 <sup>おおぼえ</sup> 灯台から真方位298°8海里（M）付近 （概位 北緯33°30.1′ 東経129°17.3′）
事故調査の経過	平成23年5月18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。 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 第三十八 <sup>きょうりょう</sup> 共漁丸、19トン NS2-13578（漁船登録番号）、エテルナ・ワコー株式会社 18.30m（Lr）×4.16m×1.54m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数150、昭和60年5月16日 B 漁船 第八十八 <sup>こうりょう</sup> 高漁丸、19トン NS2-23286（漁船登録番号）、高漁水産有限会社 17.85m（Lr）×5.40m×1.95m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成14年5月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 24歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年3月30日 免許証交付日 平成23年2月23日 （平成28年3月30日まで有効） B 船長B 男性 33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8年4月18日 免許証交付日 平成22年9月24日 （平成28年4月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板に破口、機関室に浸水 B 右舷船首に亀裂、球状船首に凹損
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を点灯し、船長Aが手動操舵を行い、生月島西北西方沖を約6～7ノット（kn）の速力で魚群探索場所に向けて南西進した。 船長Aは、操舵室の椅子に腰を掛けて操船に当たり、前日に海上が時化していたことから海面反射抑制調整を強めに設定し、本事故当日もそのまま使用していたレーダー画面に他船の映像を認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い、漁場の位置が入力されたGPSプロッターを主に見

	<p>て航行し、左舷方から接近するB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、漁場に近づいたので機関を中立運転として外を見たところ、左舷方至近に接近したB船を認めて機関を全速力前進としたが、平成23年1月12日18時00分ごろ、生月島西北西方沖において、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか12人が乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を点灯し、船長Bが単独の船橋当直に就き、生月島西北西方沖を約290°（真方位）の針路及び約8knの速力で自動操舵により漁場に向けて航行した。</p> <p>船長Bは、当直を始めた17時15分ごろ付近に他船を認めなかったため、接近する他船はいないものと思い込み、操舵室の椅子に腰を掛け、6Mレンジとしたレーダーを主に見ており、時折、船首方を目視していたものの、右舷船首方から接近するA船に気付かずに航行を続けた。</p> <p>船長Bは、衝突の約2～3分前に椅子から降り、後方を向いてお茶を入れ、前方に振り向いたところ、船首方至近に接近したA船を認めて機関を後進としたが、両船が衝突した。</p> <p>A船は、左舷船尾部に生じた破口から浸水したことから、B船が手配した僚船により、付近の造船所にえい航された。</p>		
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約6～7m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m</p> <p>日没時刻：17時35分</p>		
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 1048 815 1182"> <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> </td> <td data-bbox="815 1048 1457 1854"> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、生月島西北西方沖を南西進中、船長Aが、海面反射抑制調整を強めに設定したレーダー画面に他船の映像を認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い込み、漁場の位置が入力されたGPSプロッターに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、生月島西北西方沖を西北西進中、船長Bが、当直を始めた頃、付近に他船を認めなかったため、接近する他船はいないものと思い込み、主に6Mレンジとしたレーダーによる見張りを行い、時折、船首方を目視していたが、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	<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、生月島西北西方沖を南西進中、船長Aが、海面反射抑制調整を強めに設定したレーダー画面に他船の映像を認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い込み、漁場の位置が入力されたGPSプロッターに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、生月島西北西方沖を西北西進中、船長Bが、当直を始めた頃、付近に他船を認めなかったため、接近する他船はいないものと思い込み、主に6Mレンジとしたレーダーによる見張りを行い、時折、船首方を目視していたが、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</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、生月島西北西方沖を南西進中、船長Aが、海面反射抑制調整を強めに設定したレーダー画面に他船の映像を認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い込み、漁場の位置が入力されたGPSプロッターに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、生月島西北西方沖を西北西進中、船長Bが、当直を始めた頃、付近に他船を認めなかったため、接近する他船はいないものと思い込み、主に6Mレンジとしたレーダーによる見張りを行い、時折、船首方を目視していたが、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近するA船に気付かずに航行し、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、夜間、生月島西北西方沖において、A船が南西進中、B船が西北西進中、両船が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"><li>・レーダーを使用する場合であっても、目視による適切な見張りを行うこと。</li><li>・レーダーの海面反射抑制調整を強くするとレーダー画面の中心付近の小型船舶などを探知できない場合があるので、状況に応じた適切な調整を行うこと。</li><li>・レーダーは、適宜短距離レンジに切り替えるなどして適切なレーダーレンジで使用する事。</li></ul>
--	---