

船舶事故調査報告書

平成24年5月24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24年1月3日 14時56分ごろ
発生場所	長崎県対馬市長崎鼻沖 対馬市所在の対馬長崎鼻灯台から真方位049°590m付近 （概位 北緯34°24.9′ 東経129°24.1′）
事故調査の経過	平成24年2月13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 善漁丸、7.3トン NS2-17174（漁船登録番号）、個人所有 13.32m (Lr) × 3.10m × 1.04m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成8年4月3日 B 漁船 第18海菜丸、0.91トン NS3-83757（漁船登録番号）、個人所有 4.95m (Lr) × 1.45m × 0.58m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数30、昭和53年10月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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49年10月3日 免許証交付日 平成21年1月27日 （平成26年6月14日まで有効） B 船長B 男性 42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5年8月12日 免許証交付日 平成20年1月31日 （平成25年8月11日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首船底のキールの一部が欠損、プロペラが1枚曲損 B 船体が大破
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成24年1月3日14時40分ごろ対馬市千尋藻漁港を出港して長崎鼻南方沖のさわら釣り漁の漁場に向かい、同漁港の防波堤を通過したのち、釣り竿を両舷から1本ずつ出し、速力約8ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）として手動操舵により北東進した。 船長Aは、操舵室中央にある椅子に腰を掛けて見張りをを行い、長崎鼻西

	<p>方沖に達した頃、‘夜間のいか釣り漁に備えて操業場所を確保’（以下「場所取り」という。）するため、漁業協同組合が定めている場所取りの開始時刻よりも早くから待機中のいか釣り漁船2隻を認めた。</p> <p>船長Aは、舵を少し右に取っていか釣り漁船2隻を左舷側に見て通過する態勢としたが、定められた時刻よりも早くから待機中のいか釣り漁船2隻のことが気に掛かり、左舷側に注意を向けていたので、右舷前方のB船に気付かず、いか釣り漁船2隻を通過したのち、さわら釣り漁の漁場に向けて右転し、針路約130°（真方位、以下同じ。）及び速力約10knとした。</p> <p>船長Aは、長崎鼻沖を南東進中、A船が左に少し揺れて「ガリガリ」とプロペラに何かを巻いたような異音がしたので、機関の回転数を下げた後方を見たところ、船体が真っ二つに分断されたB船を認めた。</p> <p>A船は、衝突後、約40m航走して停止した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、千尋藻漁港を出港し、14時10分ごろ、対馬長崎鼻灯台から049°590m付近の漁場に到着して機関を止め、水深約10mのところ約8kgの錨を入れ、約2mの錨鎖と錨索用のロープ約13～14mとをつないだ錨索を使用して錨泊した。</p> <p>船長Bは、船首を西南西方に向けたB船の左舷中央部に座り、船尾方を向いて海面を見ながら竿釣りを始め、14時53分ごろ、何か物音が聞こえたので立ち上がって周囲を見たところ、右舷船首方に北東進中のA船に気付き、A船がB船の釣り竿の浮きに接触しないかが気に掛かり、A船の動静に注意していたが、A船がB船の右舷側約8～10m離して通過するように見えたので、再び船尾方に向いて座って釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、A船が約30mに接近したとき、急に右転してB船に向けて接近してきたので、立ち上がって釣り竿やたも網を振り、大声で叫びながらA船に対して注意を喚起したが、14時56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>船長Bは、衝突直前にB船の船首部左舷側から海に飛び込み、B船の船首部に泳ぎ着いてA船に引き揚げられた。</p> <p>A船は、分断されたB船を千尋藻漁港にえい航した。 （付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 北西、風力 約3～4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、GPS、レーダー及び魚群探知機を装備していたが、船長Aは、レーダーを使用していなかった。</p> <p>A船には、船首部両舷側に錨やパラシュート型シーアンカーを揚収するローラーが設置されていた。</p> <p>A船及びB船が所属する漁業協同組合では、総トン数10トン未満のいか一本釣り漁船が沿岸近くで操業する場合、場所取りの開始時刻を16時00分以降と定めていた。</p> <p>B船は、船尾部に船外機を備えた操舵室がない小型漁船であり、本事故当時、黒色球形形象物を掲げていなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していたが、船長Aは、着用していなかった。</p>

分析	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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、長崎鼻沖を北東進中、船長Aが、左舷側のいか釣り漁船2隻に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷前方で錨泊中のB船に気付かずに右転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、長崎鼻沖において錨泊して釣り中、A船が右転してB船に接近してきたことに気付き、A船に向かって釣り竿やたも網を振り、大声で叫びながら注意を喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、長崎鼻沖において、A船が北東進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、左舷側のいか釣り漁船2隻に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったため、右舷前方で錨泊中のB船に気付かずに右転し、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>	
参考	<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"> ・沿岸部の岬や鼻の周辺部を航行する場合は、地域によっては停留して魚釣りをしている船舶があることから、適切な見張りを行うこと。 ・変針する場合は、変針する側の状況を確認すること。 ・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。 	

付図1 推定航行経路図

