

船舶事故調査報告書

平成24年9月6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2月21日（火） 15時20分ごろ
発生場所	大分県津久見市楠屋鼻 ^{くすや} 東北東方沖 津久見市所在の楠屋埼灯台から真方位065° 1,400m付近 （概位 北緯33° 07.8′ 東経131° 55.7′）
事故調査の経過	平成24年2月23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 第十八新 ^{しんりょう} 漁丸、4.98トン OT3-46316（漁船登録番号）、個人所有 10.70m（Lr）×2.56m×0.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和57年9月7日 B プレジャーボート 多 ^{たが} 賀丸、5トン未満 294-17067大分、個人所有 5.82m（Lr）×1.59m×0.45m、FRP ディーゼル機関、20.60kW、平成4年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年4月15日 免許証交付日 平成22年4月15日 （平成27年4月14日まで有効） B 船長B 男性 60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16年11月16日 免許証交付日 平成21年6月2日 （平成26年11月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷、プロペラ軸に曲損 B 右舷船尾部に破口及び亀裂、シーアンカーを損傷（船体全損）
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、楠屋鼻東北東方沖を約13.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により北西進中、船長Aが、船首が約20～30cm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。）を生じていたので、時々、船首を左右に振ったりして見張りをを行いながら航行していた。 船長Aは、0.5海里（M）レンジとしたレーダー画面に何も映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い、船首を左右に振らないで航

	<p>行していたところ、平成24年2月21日15時20分ごろ、楠屋埼灯台から真方位065° 1,400m付近において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、楠屋鼻東北東方沖で船首を北に向けて機関を停止し、船首からシーアンカーを投入して漂泊中、船長Bが、船尾で座って釣りを行っていたところ、15時15分ごろ、右舷方1.0～1.5M付近にB船に向けて接近するA船を視認し、知り合いの漁師が寄ってくるものと思い、A船の動静を見ながら釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、A船がB船に向けて接近するので、手を振りながら大声を出したが、依然として針路及び速力を変えなかったため、同乗者3人と共に海に飛び込んだところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、転覆したB船につかまっていた船長B及び同乗者3人を救助したが、B船のシーアンカーがA船のプロペラ軸に絡んだので航行不能となり、海上保安庁及び僚船に連絡したのち、潜水夫にシーアンカーを取り除いてもらい、自力で大分県臼杵市東深江漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、同乗者3人と共にA船の僚船に移乗したのち、臼杵市泊ヶ内漁港に入港した。また、B船は、A船の僚船にえい航されて泊ヶ内漁港に入港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：波 なし、潮流 なし、潮汐 上げ潮の初期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、ふだん、06時ごろ東深江漁港を出港し、津久見市保戸島沖の漁場でたちうお引き縄漁の操業を行ったのち、16時ごろ帰港していた。</p> <p>A船の甲板員は、本事故当時、船尾側で座っていた。</p> <p>船長B及び同乗者3人は、当初、全員が救命胴衣を着用していたが、同乗者3人は、途中で救命胴衣を脱ぎ、本事故当時、着用していなかった。</p> <p>B船は、汽笛がなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 1301 815 1346">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1301 1457 1346">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1346 815 1391">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1346 1457 1391">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1391 815 1435">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1391 1457 1435">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1435 815 1944">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1435 1457 1944"> <p>A船は、楠屋鼻東北東方沖を北西進中、船長Aが、レーダー画面に何も映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い込み、船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行ってなかったことから、前路で漂泊中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、楠屋鼻東北東方沖でシーアンカーを投入して釣りをしながら漂泊中、船長Bが、B船に向けて接近するA船を視認した際、知り合いの漁師が接近してくるものと思い、A船の動静を見ながら釣りを続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、楠屋鼻東北東方沖を北西進中、船長Aが、レーダー画面に何も映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い込み、船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行ってなかったことから、前路で漂泊中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、楠屋鼻東北東方沖でシーアンカーを投入して釣りをしながら漂泊中、船長Bが、B船に向けて接近するA船を視認した際、知り合いの漁師が接近してくるものと思い、A船の動静を見ながら釣りを続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、楠屋鼻東北東方沖を北西進中、船長Aが、レーダー画面に何も映っていなかったため、前方に船舶はいないものと思い込み、船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行ってなかったことから、前路で漂泊中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、楠屋鼻東北東方沖でシーアンカーを投入して釣りをしながら漂泊中、船長Bが、B船に向けて接近するA船を視認した際、知り合いの漁師が接近してくるものと思い、A船の動静を見ながら釣りを続けていたことから、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、楠屋鼻東北東方沖において、A船が北西進中、B船が釣りをしながら漂泊中、船長Aが船首死角を補う見張りを行ってなかったため、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>								

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">・航行中に船首が浮上して船首死角が生じる場合には、船首を左右に振ったり、他の乗組員を船首に配置したりし、船首死角を補う見張りを行うこと。・漂泊中又は錨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。
----	---