

## 船舶事故調査報告書

平成24年12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4日（土） 09時30分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市鷹島南東方沖 鷹島灯台から真方位144° 375m付近 （概位 北緯33° 33.4′ 東経129° 54.4′）
事故調査の経過	平成24年2月27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 <sup>まさえい</sup> 政栄丸、4.8トン SA3-24086（漁船登録番号）、個人所有 11.84m（Lr）×2.49m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成5年4月18日 B モーターボート かもめ、5トン未満 290-20593佐賀、個人所有 6.35m（Lr）×1.51m×0.64m、FRP ディーゼル機関、29.42kW、昭和57年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52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52年4月15日 免許証交付日 平成22年8月2日 （平成28年2月28日まで有効） B 船長B 男性 66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50年11月28日 免許証交付日 平成20年6月25日 （平成26年3月23日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首船底部に擦過傷、舵柱、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損 B 船体大破（全損処理）
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、鷹島南東方沖の漁場と定係地の唐津市小友漁港の間を往復し、いかかご漁のかご入れと定係地岸壁

	<p>でのかごの積み込み作業を繰り返し行っていた。</p> <p>A船は、4回目のかごの積み込み作業を終え、漁場に向けて小友漁港の防波堤を通過した頃、船長Aは、操舵室で立って手動操舵に当たり、約15ノットの速力で北東進中、船首正面にB船を視認したものの、その後、見張りを行わずにかご入れの位置を決めるための資料を見ていたので、B船の存在を失念した。</p> <p>A船は、船長AがB船を視認してから約2～3分後の平成24年2月4日09時30分ごろ、鷹島南東方沖において、船首部とB船の左舷船尾部とが衝突し、B船を乗り切って約15～20m前進して停止した。</p> <p>船長Aは、船体に激しい衝撃を感じて左舷後方を振り向いたところ、転覆したB船を認めて両船が衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、鷹島南東方沖において船首を西方に向け、船長Bが操舵室の後方で南向きに立ってクラッチの入切を繰り返し、B船の位置をほぼ一定の場所に保って釣り中、小友漁港から出港して接近するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、しばらくA船を見ていたが、衝突の約1分前に魚が釣れ、取り込みを行っていたのでB船に接近するA船に気付かずにいたところ両船が衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突後、反転してB船に接近し、B船の船底にしがみついていた船長Bを救助して小友漁港に搬送したのち、事故発生場所に戻り、B船をえい航して小友漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、衝突した際に肩や背中を打撲したが、病院へ行くことなく自ら自家用車を運転して帰宅した。</p> <p>海上保安部へは、クレーンで陸揚げされるB船を目撃した者が通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>両船共に船首死角はなかった。</p> <p>船長Aは、資料を短時間のうちに見終えてからB船を避けようと思っていた。</p> <p>船長Aは、衝突した瞬間、何だろうと思ったが、すぐにB船のことを思い出した。</p> <p>船長Aは、過去、かごを入れた位置が島や岬などの見え方で分かるように記録していた。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターが数日前に故障し、かごを入れた位置の保存データが全て消失したので、これまでに記録していた資料を見ていた。</p> <p>A船のレーダーはスタンバイ状態であり、GPSプロッターは使用中であった。</p>

	<p>A船の甲板員2人は、前部甲板で作業を行っていたのでB船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、A船がそれまでB船との船間距離を十分に離して通過していたので衝突の心配をしていなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、白色のспанカを揚げていた。</p>
<p><b>分析</b></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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、鷹島南東方沖を北東進中、船長Aが、船首正面にB船を視認したが、資料を見ることに注意を向けていたので、B船の存在を失念し、見張りを行っていなかったことから、前路のB船に向けて航行してB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹島南東方沖でクラッチの操作により位置を一定に保って釣り中、船長Bが、小友漁港から出港して接近するA船を視認したが、釣れた魚の取り込みに意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、鷹島南東方沖において、A船が北東進中、B船がクラッチの操作により位置を一定に保って釣り中、船長Aが見張りを行わず、また、船長Bが見張りを適切に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><b>参考</b></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>・ 周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 接近する虞がある他船を視認した場合、継続して動静を監視すること。</li> </ul>