

船舶事故調査報告書

平成25年12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25年8月10日 07時05分ごろ
発生場所	長崎県対馬市厳原港東方沖 対馬市所在の耶良埼灯台から真方位090° 7.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 11.6′ 東経129° 26.6′）
事故調査の経過	平成25年8月12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 和賀丸、19トン TT2-1693（漁船登録番号）、個人所有 16.20m（Lr）×4.51m×1.57m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、昭和62年7月13日 第272-17588号（船舶検査済票の番号） B 漁船 千恵丸、4.8トン NS3-86380（漁船登録番号）、個人所有 10.80m（Lr）×2.57m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和58年10月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 73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54年3月14日 免許証交付日 平成23年11月10日 （平成29年4月1日まで有効） B 船長B 男性 55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59年10月18日 免許証交付日 平成21年2月2日 （平成26年10月17日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船首部が圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、厳原港東方沖12M付近にお

	<p>いて、いか釣り漁の操業を終え、船長Aが単独で船橋当直に就き、約8ノットの速力により、自動操舵装置を厳原港に向ける針路に設定し、操舵室内の後部スペース右舷側で体の左側を下にして横になり、同スペース左舷側に設置された2台のレーダーを見ながら航行していた。</p> <p>船長Aは、航行中、レーダーの1台を3Mレンジとし、もう1台を0.5Mレンジとして0.5M内に他の船舶が接近すれば、警報が鳴るようにガードリングを設定していたが、無線交信や携帯電話への応答をする際、警報音がうるさいため、その都度、警報音鳴動スイッチのONとOFFを繰り返していた。</p> <p>船長Aは、平成25年8月10日06時58分ごろ、携帯電話での通話を終えた後、横になり、レーダーによる見張りを行っていたところ、いつしか居眠りに陥り、突然、発生した衝撃により、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、衝突後、警報音鳴動スイッチをONにすることを忘れていたことが分かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、厳原港東方沖7M付近の漁場において、たいはえ縄漁の操業中、船長Bは、投縄中に複数のいか釣り漁船が帰航して行く様子を見ながら投縄を行い、いか釣り漁船は大体同じ時間に帰航するので、帰航船の姿が見えなくなったことで安心していった。</p> <p>船長Bは、投縄を終えた後、船首を東に向け、右舷船首部に設置されたはえ縄の巻揚げ機の船尾側に腰を掛け、前進と中立を繰り返して右舷船尾方に縄が張るようにし、揚がって来るはえ縄に注意を向け、時折、船首方に顔を振り向けていたが、船首方は太陽光による海面反射でまぶしいと感じていた。</p> <p>船長Bは、主に右舷船尾方を見ながら、はえ縄の巻揚げを続けていたところ、飛行機の飛ぶような音を聞き、飛行機が飛ぶには時間が早いと不審に思いながら、空を見上げたが、機影は見当たらず、船首方に視線を向けたところ、A船の船首部がB船の船首部の上に見えた直後、07時05分ごろ、厳原港東方沖において、両船が衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、その後、それぞれ帰港し、事後の措置に当たった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：海上平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、5種類の処方薬を服用しており、これらの薬については、うち1種類には重大な副作用として意識喪失や失神を生じる旨が、その他の副作用として眠気を生じる旨がそれぞれ報告されており、他の1種類にはその他の副作用として眠気を生じる旨が報告されていた。</p>

	<p>B船に設置されたはえ縄の巻揚げ機は、作動音が大きく、同機の近くでは周囲の音が聞こえにくい状況であった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、厳原港東方沖を自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の船長Aが、操舵室後部スペースで横になり、レーダーによる見張りをしていた際、居眠りに陥ったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、0.5Mレンジに設定したガードリングの鳴動スイッチをONにすることを忘れていたことから、B船に接近しても警報が吹鳴しなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、厳原港東方沖において、船首を東に向けて揚縄中、船長Bが、作動音により、周囲の音が聞こえにくい巻揚げ機の船尾側に腰を掛け、右舷船尾方から揚がって来るはえ縄に注意を向けていたことから、A船の機関音を飛行機の音と思い、空を見上げた後に船首方向を見てA船に気付き、その直後、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、厳原港東方沖において、A船が自動操舵で西進中、B船が船首を東に向けて揚縄中、単独で船橋当直中の船長Aが居眠りに陥り、また、船長Bが、作動音により、周囲の音が聞こえにくい巻揚げ機の船尾側に腰を掛け、右舷船尾方から揚がって来るはえ縄に注意を向けていたため、A船とB船と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>船長Aは、本事故発生後、床板の一部を取り外し、操船中は横になれないようにした。</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"> ・見張りはレーダーなどの航海計器のみに頼らず、目視でも行うこと。 ・操業中も見張りをを行うこと。