

# 船舶事故調査報告書

平成26年3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25年8月22日（木） 05時02分ごろ
発生場所	山口県長門市今岬北西方沖 今岬灯台から真方位319° 4.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 28.6′ 東経131° 04.0′）
事故調査の経過	平成25年8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。
<b>事実情報</b> 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 神勢丸、19トン YG2-7949（漁船登録番号）、有限会社神勢丸漁業 15.36m（Lr）×4.10m×1.30m、FRP ディーゼル機関、569kW、昭和58年4月15日 第290-45231号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 第二之紀丸、3.1トン YG3-61505（漁船登録番号）、個人所有 10.91m（Lr）×2.34m×0.75m、FRP ディーゼル機関、285kW、平成16年6月20日 第293-37120号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53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7月29日 免許証交付日 平成22年5月18日 （平成27年8月22日まで有効） B 船長B 男性 53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12年1月26日 免許証交付日 平成25年1月16日 （平成30年2月5日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（釣り客B）
損傷	A 船首部外板及び球状船首部に破孔 B 左舷船尾外板に割損、スパンカー支柱及びマストが倒壊

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直に就き、法定灯火を表示し、自動操舵により、約6ノットの速力で漁場から長門市<sup>みなと</sup>湊漁港に向けて南東進していた。</p> <p>船長Aは、当日が不漁で前部甲板の船倉には漁獲物がなく、船首が浮上した状態だったので、3Mレンジのレーダーによって見張りを行っていたところ、平成25年8月22日04時30分ごろ、船首方に2隻の小型船の映像を認め、2隻の中間に向けて南東進を続けた。</p> <p>船長Aは、この頃、定時連絡のため、操業日誌の記入をしなければならぬことを思い出し、操舵室後部の居室入口に腰を掛け、下を向いて日誌の記入を始めたが、作業を続けるうちに船首方に2隻の小型船が存在していることを忘れた。</p> <p>船長Aは、操業日誌の記入作業を続けながら、針路及び速力を保持して南東進中、急に船首方が明るくなったので、視線を上げたところ、B船の集魚灯を船首至近に認め、直後に機関を停止したが、05時02分ごろ、今岬北西方沖において、A船とB船とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客Bを乗せ、今岬北西方沖において、船首から錨索約20mを伸出してパラシュート型シーアンカーを海中に入れ、法定灯火のほかに集魚灯6個（合計8,000W）を点灯し、船首を南東方に向けて漂泊していた。</p> <p>船長Bは、05時少し前、レーダーのスイッチを入れ、航海灯を表示し、操舵室右舷側の出入口から出て船首甲板に向かい、釣り客Bに対して納竿時間である旨を伝え、釣り客Bと共に帰る準備を行っていたところ、突然、大きな衝撃を受け、B船とA船とが衝突したことを知った。</p> <p>釣り客Bは、衝突時の衝撃で体のバランスを崩し、操舵室前のマストに耳をぶつけ、3針の縫合を要する<sup>じかい</sup>耳介裂傷を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日出時刻：05時41分（大泊）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首浮上による死角（視界が制限される状態）を生じるため、ふだん、船長Aは、主にレーダーによる見張りを行っており、必要に応じて船首を振るなどし、死角を補う操船を行っていたが、本事故当時は、操業日誌の記入作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーのガードリング機能が不調であったため、同機能は使用していなかった。</p> <p>船長Bは、遊漁中、沖方向に2隻の小型漁船を認めており、船長Aが、レーダー映像で認めた2隻の小型船は、B船ではなかった可能性がある。</p> <p>B船の船首甲板からは、操舵室に遮られ、船尾方を見通すことはできなかった。</p>

<p><b>分析</b></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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、今岬北西方沖において、法定灯火を表示して自動操舵で南東進中、船長Aが、操業日誌の記入を行っていたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今岬北西方沖において、船首からパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊中、船長Bが、船首甲板で釣り客Bと共に帰る準備を行っていたことから、A船に気付かず、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、夜間、今岬北西方沖において、A船が自動操舵で南東進中、B船が漂泊中、船長Aが操業日誌の記入を行い、また、船長Bが船首甲板で釣り客Bと共に帰る準備を行っていたため、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><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>・航行中は、操船に専念すること。</li> <li>・レーダーには、ガードリングを設定することが望ましい。</li> <li>・操舵室を離れて作業を行う際は、周囲を確認し、安全な状況下において行うこと。</li> </ul>