

船舶事故調査報告書

平成26年5月8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5月23日（木） 05時50分ごろ
発生場所	長崎県 ^い 岐市 ^{かつもと} 勝本港西方沖 勝本港 ^{たつのしま} 辰ノ島防波堤灯台から真方位262° 3.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 51.0′ 東経129° 36.2′）
事故調査の経過	平成25年5月24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 遊漁船 ^{ゆうしやう} 勇勝丸、10トン SA2-1931（漁船登録番号）、個人所有 14.80m（Lr）×3.46m×1.01m、FRP ディーゼル機関、468.00kW、平成14年7月25日 第290-56338号（船舶検査済票の番号） B 漁船 ^{こんびら} 金比羅丸、4.0トン NS3-72977（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.43m×0.86m、FRP ディーゼル機関、330kW（動力漁船登録票による）、昭和6 1年11月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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50年10月31日 免許証交付日 平成22年8月31日 （平成27年10月17日まで有効） 釣り客 男性 59歳 B 船長B 男性 65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8月29日 免許証交付日 平成24年11月27日 （平成30年9月21日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 1人（釣り客） B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船尾部に亀裂を伴う破口

	<p>B 船首船底部に破口</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び甲板員が乗り組み、釣り客5人を乗せ、平成25年5月23日05時00分ごろ勝本港西方沖の釣り場に着き、機関を停止して船尾からシーアンカーを投入して漂泊を始めた。</p> <p>船長Aは、船首をほぼ西方に向け、操舵室内で立って見張りを行っていたところ、船尾方約1,000mに接近するB船を視認し、そのうちにB船がA船を避航するものと思いながら、見張りを続けていた。</p> <p>船長Aは、その後、船尾方約400mの所にB船が接近したため、危険を感じて機関を始動し、更に接近するので、機関を前進として左舷を取ったが、05時50分ごろ、勝本港西方沖において、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、勝本港西方沖でいさきの一本釣り漁を行っていたが、05時48分ごろ、不漁であったことから、西方の漁場へ移動することとした。</p> <p>船長Bは、漁を行っている間に他船を認めなかったことから、B船の周りには他船はいないものと思い、操舵室の舵輪の前に立ち、GPSプロッターに前日の好漁であった漁場の地点を入力しながら、約13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によって西進中、船首方にA船のシーアンカーの浮子を認めたが、何もすることができずにB船とA船が衝突した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に本事故の通報を行い、両船共に海上保安庁の指示により、自力で勝本港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：05時15分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、釣りを始めてからGPSプロッターを使用していたが、レーダーは使用していなかった。</p> <p>A船では、本事故時、甲板員を含め右舷船首及び左舷船首に各3人が位置して釣りを行っていた。</p> <p>A船のシーアンカーは、長さが約40mであったが、本事故時はたるんだ状態であった。</p> <p>A船は、汽笛を装備していた。</p> <p>船長Bは、所属している漁業協同組合の多くの漁船が、組合のレクリエーション行事により、出漁していなかったことを知っていた。</p> <p>B船の次の漁場までの移動距離は、約2Mであった。</p> <p>B船は、約13knの速力で航行すれば、船首の両舷にわたって約20°の範囲に死角(視界が制限される状態)が生じ、船長Bは、死角を補うため、日頃は高さ約0.5mの台に乗って見張りを行っていたが、本事故当時は、同台を使用していなかった。</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 なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、勝本港西方沖で機関を停止してシーアンカーを投入し、漂泊して釣り中、船長Aが、船尾方約1,000mに接近するB船を認め、B船がA船を避航するものと思っていたところ、更に接近するので、機関を始動して前進とし、左舵を取ったが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、勝本港西方沖を西進中、船長Bが、漁を行っている間に他船を認めず、B船の周りには航行に支障のある他船はないものと思い、GPSプロッターに漁場の地点を入力していたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、勝本港西方沖において、A船が漂泊して釣り中、B船が西進中、船長Bが、漁を行っている間に他船を認めず、B船の周りには他船はないものと思い、GPSプロッターに漁場の地点を入力していたため、A船に気付かず、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>参考</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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。 ・漂泊中、他船が接近する場合、注意喚起の信号を行うこと。