

# 船舶事故調査報告書

平成26年7月31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5日（月） 12時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市綱掛 <sup>つなかけ</sup> 埼南東方沖 対馬市所在の折瀬鼻 <sup>おりせはな</sup> 灯台から真方位193° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 15.5′ 東経129° 22.9′）
事故調査の経過	平成25年8月6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 <sup>りゅうひ</sup> 竜飛丸、7.9トン NS2-15661（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×3.27m×1.08m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和63年4月30日 B プレジャーモーターボート <sup>こまぶき</sup> 寿丸、1.2トン 290-28120長崎、個人所有 7.33m（Lr）×2.01m×0.76m、FRP ガソリン機関、54.5kW、昭和60年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47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3年3月7日 免許証交付日 平成23年2月7日 （平成28年3月6日まで有効） B 船長B 男性 81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51年5月7日 免許証交付日 平成24年7月17日 （平成30年6月18日まで有効）
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部の外板（水線下）及び船底に一部FRP剥離を伴う擦過傷 B 左舷船尾部の舷縁材に折損、舷縁部金属製被覆に曲損、外舷材に破口を伴う亀裂、甲板上構造物に損壊、機関等に濡損
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、対馬市高浜漁港を出港

	<p>したが、機関から燃料漏れがあったので、応急修理を行い、応急修理に時間が掛かり、また、機関の回転数も上げられる状態ではなかったので、船長Aが、沿岸に近い漁場で操業を始めたものの、一向に漁獲がないため、操業を断念した。</p> <p>船長Aは、甲板員に前部甲板で漁具の片付けを行わせながら、北東の潮流を勘案して高浜漁港よりやや南に向首し、約10ノットの対地速力で自動操舵によって西進した。</p> <p>船長Aは、高浜漁港が近くになり、ふだんであれば、レーダーを1.5Mレンジに切り替えて前部甲板のオーニングを畳むところ、操業時と同様、レーダーは3Mレンジとし、オーニングは張って航行を行い、右舷方約10～15°に見える高浜漁港に向けて右転した後、座席に腰を掛けた。</p> <p>船長Aは、右転した約1分後の平成25年8月5日12時00分ごろ、綱掛埼南東方沖において、衝撃を感じたので、流木か何かにぶつかったものと思い、機関を中立にし、周囲を見たところ、左舷船首側にB船の船首部が見え、右舷後方に救命胴衣を着用して浮いている船長Bを発見した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、綱掛埼の南東方約1.3M付近において、船首からパラシュートアンカーを投下して漂泊中、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、甲板員と共に船長BをA船に引き揚げようとしたが、A船の乾舷が高く、引揚げに手間取っていたところ、付近を通航していた男性2人が乗った小型船舶から支援を得てA船に收容した。</p> <p>船長Aは、船長Bの意識があり、呼び掛けにうなずくなどしていたが、嘔吐を繰り返していたため、漁業無線で所属の漁業協同組合に連絡を取って救急車の手配を依頼し、高浜漁港に入港後、船長Bを救急車に引き継いだ。船長Bは搬送先の病院で死亡が確認され、死因は溺水と検案された。</p> <p>B船は、来援した海上保安庁の巡視艇が確認したところ、船首のみが海面から出ている状態であったが、その後、船長Aの所属漁業協同組合が手配した漁船により、高浜漁港にえい航された後、陸揚げされた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 北東流、流速 不詳</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、前部甲板にオーニングを張れば、船首方から左右両舷にかけてそれぞれ約10～15°の範囲で海面が見えない死角（視界が制限される状態）を生じた。</p> <p>船長Aは、早朝から出漁したにもかかわらず漁獲がなかったこと、機関の修理作業の実施及び気温の上昇で疲労感を覚えていた。</p> <p>船長Aは、3Mレンジにしたレーダー画面ではB船程度の乾舷を有</p>

	<p>する船の映像を認識することは困難であり、本事故当日もレーダー画面でB船を認めていなかった。</p> <p>本事故発生の約30分前に事故現場付近を通航した漁船（以下「C船」という。）の船長は、B船が船首からパラシュートアンカーを海中に投下して船首を南西に向けて漂泊し、船長BがB船の操舵スタンド後方の右舷側で綱掛埼の方を向いて釣りを行っていたが、約30m南方を通過したC船の方は見なかったことを目撃していた。</p> <p>船長Bの家族によれば、船長Bは、頻繁にB船で釣りに行き、家族の昼食の支度、畑仕事や除草などを日常的に行っており、また、視力も良好であり、耳は多少遠いものの、補聴器を用いるほどではなかった。</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 不明 A あり、B 不明 A なし、B なし</p> <p>A船は、綱掛埼南東方沖を南西進中、船長Aが、死角が生じる前部甲板のオーニングを畳まず、また、レーダーをB船程度の乾舷を有する船の映像を認識することが困難なレンジで使用していたことから、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、綱掛埼南東方沖において、船首からパラシュートアンカーを投下して漂泊中、A船と衝突したものと考えられるが、衝突に至る経過を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、溺水であった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、綱掛埼南東方沖において、A船が南西進中、B船がパラシュートアンカーを投下して漂泊中、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>・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・航行中は、状況に応じた適切なレンジでレーダーを使用すること。</li> <li>・航行中は、見張りの支障となるものを片付けたり、同乗者の協力を得て死角を補ったりするなどして見張りを適切に行うこと。</li> </ul>