

船舶事故調査報告書

平成27年3月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司 邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年11月3日 05時55分ごろ
発生場所	長崎県対馬市鴨居瀬漁港東方沖 鴨居瀬港西防波堤灯台から真方位099°900m付近 (概位 北緯34°19.90′ 東経129°23.58′)
事故調査の経過	平成26年11月5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 萬栄丸、7.3トン KM2-3830（漁船登録番号）、個人所有 11.51m (Lr) × 3.13m × 1.27m、FRP ディーゼル機関、422.90kW、平成元年5月28日 第293-22300号（船舶検査済票の番号） B 漁船 晴丸、5.84トン NS2-15547（漁船登録番号）、個人所有 11.15m (Lr) × 2.55m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和57年8月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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3月25日 免許証交付日 平成25年11月20日 (平成31年10月18日まで有効) B 船長B 男性 59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 平成6年3月17日 免許証交付日 平成25年11月19日 (平成31年3月16日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷外板に破口及び亀裂 B 船首部下方に破口及び亀裂
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、長崎県対馬市上島東方沖でたいの底はえ縄漁を終え、平成26年11月2日15時30分ごろ

	<p>上島と対馬市沖ノ島南西岸との間にある鴨居瀬水路の南出入口南方沖で船首を北西に向けて錨泊した。</p> <p>船長Aは、機関を止め、日没後、蓄電池で魚倉内の生き餌を照らすための船体中央右舷側上約20cmの高さに設置された傘付き電球1個のみを点灯し、翌日早朝まで待機することとした。</p> <p>船長Aは、陸岸近くに錨泊したので通航船はいないものと思い、停泊灯を表示しなかった。</p> <p>船長Aは、3日早朝から寝台の中でTVの気象情報などを見ていたところ、05時55分ごろ船体に大きなショックを感じたので、寝台から飛び出して外を見ると、右舷外板にB船の船首が衝突していることを認めた。</p> <p>船長Aは、浸水の有無を調査すると、外板に亀裂が生じており、そこから機関室に浸水しているのを確認したので、携帯電話で海上保安庁に通報した後、機関を始動し、海水ポンプで魚倉の海水及び機関室の海水を排出しながら、鴨居瀬漁港に向かい、岸壁に着けて亀裂の応急措置を実施したのち、日本小型船舶検査機構の検査を受け、佐賀県唐津市呼子町の造船所に回航した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、あらの底はえ網漁の目的で、3日00時ごろ対馬市竹敷漁港を出港し、鴨居瀬水路などを通過し、上島東方沖の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、B船のレーダーが故障して使えなかったが、目視での見張りを行いながら、鴨居瀬水路の南出入口南方沖を航行した際、灯火1個を点灯したA船の近くを通過した。</p> <p>船長Bは、漁場で操業を開始したが、時化^{しげ}していた上に漁獲がなかったため、03時過ぎに操業を終了して帰途に就いた。</p> <p>船長Bは、上島と沖ノ島北西岸との間にある大瀬戸に入ると、操舵室の天窓を開き、操舵台に立ち、肩から上を天窓から出す姿勢で前方の見張りに当たり、約3～4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で大瀬戸及び鴨居瀬水路を南進した。</p> <p>B船は、鴨居瀬水路の南出入口から広い水域に出たので、船長Bが、回転数を上げて約10knの速力とし、同じ姿勢のまま見張りを行いながら南西進したところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃でA船に気付き、A船の排水作業を手伝った後、自船も船首に破口を生じていたので、僚船の同伴を得て、自力で竹敷漁港の造船所に回航した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p> <p>日出時刻：06時42分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の傘付き電球は、20W程の電球で甲板上高さが20cmで、傘</p>

	<p>を被せて魚倉以外に光が漏れないようになっており、方向によっては視認することが困難な状況となっていた。</p> <p>船長Bは、衝突直後A船の傘付き電球が点いていないことを確認したが、衝突のショックで消灯したかも知れないと思った。</p> <p>船長Bは、ずいぶん前からレーダーが故障して使えない状態であったが、修理や交換に費用が掛かるので、修理していなかった。</p> <p>船長Bは、往路で確認したA船の灯火が復路で見当たらなかったもので、既に出て行ったものと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、鴨居瀬漁港東方沖で錨泊中、停泊灯を点灯しないで、魚倉の生き餌を照らすための、方向によっては視認することが困難な傘付き電球1個のみを点灯したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鴨居瀬漁港東方沖を南西進中、船長Bが、目視で見張りをしていたものの、レーダーを使用できなかったことから、A船に気付かず航行し、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、夜間、鴨居瀬漁港東方沖において、A船が錨泊中、B船が南西進中、船長Aが停泊灯を点灯しないで、魚倉の生き餌を照らすための、方向によっては視認することが困難な傘付き電球1個のみを点灯し、また、船長Bがレーダーを使用しなかったため、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>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"> ・夜間に錨泊する場合、周囲から停泊の状況が分かるよう、停泊灯を点灯すること。 ・夜間に航行する場合、視界良好でもレーダーを使用すること。

付図1 事故発生経過概略図

