

# 船舶事故調査報告書

平成27年4月30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7月18日 11時20分ごろ
発生場所	長崎県対馬市黒島北東方沖 対馬黒島灯台から真方位060° 17.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 27.84′ 東経129° 42.83′）
事故調査の経過	平成26年7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。
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 第一明松丸、15トン NS2-16913（漁船登録番号）、個人所有 15.70m（Lr）×3.99m×1.57m、FRP ディーゼル機関、404kW、昭和63年7月8日 第290-49528号（船舶検査済票の番号） B 漁船 龍豊丸、9.7トン FO2-6385（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×3.28m×1.03m、FRP ディーゼル機関、364.1kW、平成7年7月21日 第290-55765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 46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63年5月26日 免許証交付日 平成25年11月22日 （平成31年2月23日まで有効） B 船長B 男性 44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2年10月4日 免許証交付日 平成22年8月18日 （平成27年10月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷、右舷船首のかんぬきに破損 B 操舵室に損壊、右舷外板に亀裂及び破損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、対馬市美津島漁港を出港し、船長Aが単独で船橋当直につき自動操舵により約7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、黒島北東方沖の漁場に向けて北東進した。</p> <p>船長Aは、レーダーを4Mレンジとし、目視で周囲の見張りを行っていたが、平成26年7月18日10時00分ごろ、付近に他船を認めなかったため、操舵室を離れて船首甲板で、乗組員2人と共に漁の準備作業を開始した。</p> <p>船長Aは、船首甲板から前方が見えなかったため、漁の準備作業中、約10～15分おきに操舵室に戻り、レーダー及び目視で周囲の見張りを行い、GPSプロッターで漁場の方位を調べて、自動操舵の針路を調節していた。</p> <p>A船は、船長Aが、漁の準備作業を終えたため、操舵室に戻る際、他船の機関音を聞き、船首方の至近にB船を確認した直後、11時20分ごろA船の船首部とB船の右舷側中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、黒島北東方沖で、あまだいはえ縄漁中、船長Bが、船首甲板右舷側において、リモコン装置により操船に当たり、また、甲板員Bが、同甲板上で漁獲物の選別と、同縄の整理を行いながら、船首を北北西方に向けて約1～2knの速力で、右舷側から同縄を揚縄していた。</p> <p>船長Bは、はえ縄が船底下へ入り込んだため、右舷側へ戻すために速力を少し上げて左転していたところ、左舷方50m付近に接近するA船に気付き、避航しようと全速力前進、右舵一杯とした。</p> <p>B船は、船首がほぼ南方に向いた頃、A船と衝突した。</p> <p>本事故後、船長Aは、直ちにA船を反転させて、B船の船尾に寄せ、両船の損傷状況と負傷者の有無とを確認して、船長Bが、所属する漁業協同組合に事故の発生を連絡した。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により、B船をえい航して、美津島漁港へ回航した。</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 なし、視界 良好 海象：波高 約0.2～0.3m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、視界が良好であり、また、A船の進路上に他船を認めなかったため、漁場に到着するまでにあなご漁の準備作業を終えたいと考えて操舵室を離れ、乗組員2人と共に同準備作業を行った。</p> <p>B船は、あまだいはえ縄漁の操業中、緑色及び黄色の回転灯を表示していた。</p> <p>B船は、レーダーの遠隔モニターを搭載していたが、船長Bは、本事故当時は視界が良好であり、また、周囲に他船を認めなかったこと</p>

	から、使用していなかった。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、黒島北東方沖を北東進中、船長Aが、操舵室を離れて、見張りを行っていなかったことから、前路で揚縄作業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、黒島北東方沖で揚縄しながら北北西進中、船長Bが、船底下へ入り込んだはえ縄を、右舷側へ戻すことに注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方50m付近に接近するA船に気付いて、避航しようと全速力前進で右転したものの、A船と衝突したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、黒島北東方沖において、A船が北東進中、B船が揚縄しながら北北西進中、船長Aが、操舵室を離れて、見張りを行っておらず、また、船長Bが、船底下へ入り込んだはえ縄を、右舷側へ戻すことに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

