

船舶事故調査報告書

平成27年7月16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10月30日 15時40分ごろ
発生場所	長崎県対馬市佐賀漁港東方沖 対馬佐賀港北防波堤灯台から真方位091° 0.85海里付近 （概位 北緯34° 27.04′ 東経129° 23.51′）
事故調査の経過	平成27年1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 ^{みょうじん} 明神丸、11トン NS2-16950（漁船登録番号）、個人所有 16.49m（Lr）×3.08m×1.08m、FRP ディーゼル機関、467.78kW、昭和63年12月9日 第290-45132号（船舶検査済票の番号） B 漁船 ^{ふくえい} 福栄丸、4.3トン NS3-800552（漁船登録番号）、個人所有 12.15m（Lr）×2.40m×0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和51年2月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 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 昭和63年8月4日 免許証交付日 平成25年3月8日 （平成30年8月3日まで有効） B 船長B 男性 74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51年4月30日 免許証交付日 平成25年3月8日 （平成30年3月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に破口 B 右舷船尾部に破口等
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成26年10月30日15時35分ごろ佐賀漁港を出港し、対馬佐賀港北防波堤を通過し、約9

	<p>ノットの対地速力で自動操舵により東進した。</p> <p>船長Aは、単独で当直を行い、船首方に死角を生じていたものの、船首方に他船を認めなかったことから、前路には他船はいないものと思ってレーダーをスタンバイ状態とし、操縦席に座って操船していたところ、15時40分ごろ船首部に衝撃を感じた直後、B船が見えたので、A船がB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、15時20分ごろ佐賀漁港を出港し、15時30分ごろ佐賀漁港東方沖で機関を停止して錨索を船首に係止して錨泊を行っていた。</p> <p>船長Bは、錨泊後、乗組員と共に、いか釣り漁の操業のため、船首甲板にて漁獲物を入れる箱の準備等を行っていたところ、右舷方15～20mに接近するA船に気付いたが、どうすることもできず、B船の右舷船尾部とA船の船首とが衝突した。</p> <p>A船は、B船の錨索がプロペラに絡まったので、潜水夫による除去後に自力で佐賀漁港に入港した。</p> <p>B船は、僚船にえい航され対馬市曾ノ浦港に入港した。 (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 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、東進後、いか釣り漁の漁場に向かうため南下する予定であった。</p> <p>船長Aは、ふだん船首方の死角を補うため、操縦室天井の開口部から顔を出しての見張り及びレーダーによる見張りを行っていたが、本事故当時は、港外の錨泊船が3～4隻と少なく、また、前路には他船が見当たらなかったため、死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Bは、錨泊船が付近にいたので、航行船がB船を避けてくれるだろうという気持ちもあり、操業の準備作業に注意を向けていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、佐賀漁港東方沖を東進中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、港外の錨泊船が3～4隻と少なく、また、前路には他船が見当たらなかったため、前路に他船はいないものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、佐賀漁港東方沖で錨泊中、船長Bが、操業の準備作業に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船が間近に</p>

	<p>接近するまで気付かずに錨泊を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、航行船が錨泊しているB船を避けてくれると思い、操業の準備作業に注意を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、佐賀漁港東方沖において、A船が東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行わず、また、船長Bが、操業の準備作業に注意を向け、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。</p>
参考	<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"> ・ 船首方に死角が生じる場合には、レーダーの活用や、船首部に見張り員を配置するなど、死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 港の付近で錨泊する場合には、他船の接近に十分に注意すること。

付図1 事故発生経過概略図

