

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015門第12号
事故等種類	衝突
発生日時	平成27年1月20日 14時10分ごろ
発生場所	福岡県新宮町相島東北東方沖 津屋崎鼻灯台から真方位274° 1.1海里付近 (概位 北緯33°47.32′ 東経130°25.63′)
事故等調査の経過	平成27年1月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 漁船 ^{おおはた} 大旗丸、4.9トン FO3-32294（漁船登録番号）、個人所有 第290-48147号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート ^{ワイエムアイ スリー} YMI-III、5トン未満 290-40522福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A ステムに擦過傷 B 右舷船首部の舷縁及び外板に亀裂
事故等の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、相島の南方海域において、4本の引き縄を使用してさわら引き縄漁を行い、同島東南東方沖に至った頃、2本の引き縄同士が絡んだ。 船長Aは、残り2本の引き縄のみで操業を続けながら、絡んだ引き縄をほどくこととし、自動操舵に切り替え、他船がない海域に向けるよう針路を真方位約000°に設定し、約2.5～3.0ノットの対地速力で北進しながら、後部甲板上で船尾方を向いて絡んだ引き縄をほどく作業を開始した。 A船は、数分が経過した頃、船長Aが、周囲を見渡したが他船を見掛けなかったため、再度、引き縄をほどく作業を行っていたところ、船首方からの大声を聞いて振り向き、船首至近にB船を認めた直後、平成27年1月20日14時10分ごろ船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、13時55分ごろ、相島東北東方沖において、船首をほぼ北方に向けて錨泊し、後部甲板の右舷側から船長が、左舷側から同乗者が、それぞれ竿を出して釣りを始めた。

	<p>船長Bは、10分ほど釣りを行ったが、釣果がなかったので、帰港することとし、操舵スペースに置かれたGPSプロッターを取り外してキャビン内に収納していたところ、同乗者から、大声でA船の接近を知らされて振り向き、至近にA船の船首を認めた直後、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した後、船長Aと共に海上保安官の到着を待って対応し、A船及びB船は、自力で各定係地に向けてそれぞれ帰航した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>A船には、接近警報機能が組み込まれたレーダーが装備されていたが、船長Aは、操業中、レーダーをスタンバイ状態としていた。</p> <p>A船の船尾甲板上からは、操舵室に遮られ、広範囲にわたって船首方を見通すことができない状況にあった。</p> <p>船長Aは、絡んだ引き縄をほどく作業の途中に一度、周囲を見渡したことは記憶しているものの、船首方の確認状況については、定かには記憶していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、錨泊中であることを示す形象物を表示していなかった。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、相島東北東方沖において北進中、船長Aが、船尾甲板上で船尾方を向いた姿勢をとり、絡んだ引き縄をほどくことに意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず接近を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、相島東北東方沖において錨泊中、船長Bが、釣りに意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、相島東北東方沖において、A船が北進中、B船が錨泊中、船長Aが、船尾甲板上で船尾方を向いて絡んだ引き縄をほどくことに意識を向け、また、船長Bが、釣りに意識を向け、共に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"> ・ 常時、見張りを適切に行うこと。 ・ 航海計器に組み込まれた機能を有効に活用することが望ましい。 ・ 甲板作業は、安全な海域で停泊して行うことが望ましい。