

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第200号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年10月20日 09時20分ごろ
発生場所	島根県出雲市長尾鼻北西方沖 出雲長尾ヶ鼻灯台から真方位300°4,500m付近 (概位 北緯35°31.47′ 東経132°47.34′)
事故等調査の経過	平成26年11月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 引船 第八浦鷹丸、19トン 252-20815 広島、三起鋼業有限会社 B 漁船 住吉丸、0.99トン SN3-12393（漁船登録番号）、個人所有 第272-23311号（船舶検査済票の番号）
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、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首かんぬきが折損等
事故等の経過	A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直につき、鳥取県鳥取市鳥取港に向け、約10ノットの対地速力で自動操舵により長尾鼻北西方沖を東進した。 船長Aは、長尾鼻北西方沖において、周囲に他船を認めなかったため、船橋後部の海図台で海図や港湾情報の確認作業を行いながら東進を続けた。 船長Aは、平成26年10月20日12時00分ごろ、島根県松江市地蔵崎沖を航行中、海上保安庁の巡視艇に呼び止められて境港に向かうよう指示を受け、境港に入港後、海上保安庁の捜査を受けてB船との衝突の事実を知った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、長尾鼻北西方沖において、機関を停止し、船首からパラシュート型シーアンカー（以下「シーアンカー」という。）を投入して船首を南方に向け、漂泊しながら一本釣り漁を行っていた。 船長Bは、一本釣り漁の操業中、漁獲物を船内に取り込む作業を行っていたところ、A船の機関音に気付き、右舷船尾方600m付近からB船に向けて接近するA船を認め、手を振って注意喚起を行った

	<p>が、A船がB船のシーアンカーに接触し、09時20分ごろB船の右舷船首部にA船の左舷船尾部が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、自力で航行して係留場所まで戻り、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>船長Aは、衝突の事実を知った際、船橋後部の海図台で海図や港湾情報の確認作業を行っていたときにB船と衝突したのだろうと思った。</p> <p>船長Bは、笛を備えた救命胴衣を着用していた。</p>
<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	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、長尾鼻北西方沖を自動操舵で東進中、船長Aが、船橋後部で海図等の確認作業を行い、見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、周囲に他船を認めなかったため、船橋後部の海図台で海図や港湾情報の確認作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、長尾鼻北西方沖でシーアンカーを投入して一本釣り漁をしながら漂泊中、船長Bが、漁獲物の取り込み作業を行っていたところ、右舷船尾方からB船に向けて接近するA船を認め、手を振って注意喚起を行ったものの、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、長尾鼻北西方沖において、A船が自動操舵で東進中、B船がシーアンカーを投入して一本釣り漁をしながら漂泊中、船長Aが、船橋後部で海図等の確認作業を行い、見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、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>
<b>参考</b>	<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>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>