

船舶事故調査報告書

平成30年2月21日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年5月14日 22時00分ごろ
発生場所	長崎県 <sup>ひらど</sup> 平戸市の <sup>あづち</sup> 山大島北西方沖 的山大島長崎鼻灯台から真方位307°14海里（M）付近 （概位 北緯33°39.0′ 東経129°20.0′）
事故の概要	漁船第三十八 <sup>かいりゅう</sup> 海生龍は、北進中、また、漁船第六十六 <sup>やすえい</sup> 安栄丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年10月11日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 第三十八海生龍、19トン NS2-23462（漁船登録番号）、有限会社安栄水産 第292-50747号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第六十六安栄丸、19トン NS2-23393（漁船登録番号）、有限会社安栄水産 第292-48574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 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板及び球状船首に凹損 B 左舷中央部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約11m/s、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約2m、潮流 北東流約1ノット（kn）
事故の経過	A 船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、16Mレンジとしたレーダー及び24MレンジとしたGPSプロッターを作動させ、約5knの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により魚群探索を行いながら北進していた。 A 船は、船長Aが、船首方900m付近にB船を認めた後、ソナー及び魚群探知機を見ていたところ、船首方10m付近までB船と接近していることに気付き、主機を後進にかけたものの、B船と衝突した。 A 船の甲板員は、船室で仮眠をとっていた。 B 船は、船長Bほか10人が乗り組み、16Mレンジとしたレーダー及び24MレンジとしたGPSプロッターを作動させ、船首を南西方に向けて機関を中立運転とし、潮流により約1knの速力で北東方へ圧流されながら漂泊して魚群探索を行っていた。 B 船は、船長Bが、左舷方1,400m付近にA船を認めた後、ソ

	<p>ナー及び潮流計を見ていたところ、左舷側至近までA船が接近していることに気付いたものの何もできず、A船と衝突した。</p> <p>船長B以外のB船の乗組員は、全員が船室で仮眠をとっていた。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、的山大島北西方沖を北進中、船長Aが、船首方900m付近にB船を認めた後、ソナー及び魚群探知機を見ていてB船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船を避ける時機を逸し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、的山大島北西方沖で漂泊中、船長Bが、左舷方1,400mにA船を認めた後、ソナー及び潮流計を見ていてA船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、衝突のおそれがある態勢で接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、的山大島北西方沖において、A船が北進中、B船が漂泊中、船長A及び船長Bが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>・ 魚群探索を行う際には、見張り員を配置するなどして適切な見張りを行うこと。</li> </ul>