

船舶事故調査報告書

令和2年6月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年10月8日 08時20分ごろ
発生場所	長崎県対馬市高浜漁港東方沖 折瀬鼻灯台から真方位140° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 16.0′ 東経129° 25.6′）
事故の概要	漁船幸雄丸は、東北東進中、また、漁船和喜丸は、揚縄を行いなが ら漂泊中、両船が衝突した。 幸雄丸は、球状船首部の破口等を生じ、また、和喜丸は、左舷中央 部付近の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月11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 幸雄丸、8.5トン NS2-17135（漁船登録番号）、個人所有 13.17m（Lr）×3.27m×1.08m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、平成6年9月12日 第290-44766号（船舶検査済票の番号） B 漁船 和喜丸、6.6トン NS2-16800（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.74m×0.87m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、昭和60年5月7日 第290-28411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 70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50年3月20日 免許証交付日 平成31年2月21日 （令和6年5月17日まで有効） B 船長B 男性 66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23日 免許証交付日 平成29年1月30日 （令和4年3月19日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 球状船首部に破口及び擦過傷、左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部付近に破口、マスト部に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A 船は、船長A及び甲板員（以下「甲板員A」という。）ほか1人が乗り組み、監視業務の目的で、令和元年10月8日08時00分ごろ高浜漁港東方沖に向けて対馬市根緒漁港を出港した。</p> <p>A 船は、対馬市下根緒島南方沖を通過したところで、レーダーを6Mレンジとして作動させ、GPSプロッターを使用し、船長Aが操舵室で腰を掛けた姿勢で、自動操舵により約15ノット（kn）の速度（対地速度、以下同じ。）で東北東進した。</p> <p>船長Aは、ふだんA船が約15knの対水速度で航行する際、船首が浮上し、正船首右舷及び左舷共に約15°の範囲に死角を生じるので船首を振るなどして死角を補う見張りを行っていたが、周囲に他船を見掛けなかったため監視業務の手続きなどを確認しようときどき手元の書類を見ながら目視のみの見張りを行っていた。</p> <p>A 船は、しばらく船首を振らずに航行していたところ、左舷船首方十数mにB船の船首部を視認して、機関を減速したものの間に合わずに、08時20分ごろ船首部がB船の左舷中央部に衝突した。</p> <p>A 船は、船首がB船の左舷中央部から操舵室船尾側に乗り揚げたので、船長Aが機関を中立運転とした後、甲板員AがB船に移乗し、B船の左舷船尾側巻上機に絡んだ錨鎖を取り外した後、B船から離れた。（写真1参照）</p>
	<div data-bbox="560 1451 722 1514" data-label="Text"> <p>損傷箇所</p> </div>  <div data-bbox="916 1845 1086 1877" data-label="Caption"> <p>写真1 A船</p> </div>
	<p>船長Aは、漁業協同組合に連絡し、救援船の派遣と海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>A 船は、自力航行のできないB船を高浜漁港の沖までえい航し、B</p>

船を僚船に引き渡した後、同港に入港した。

B船は、船長B及び甲板員（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、たい延縄漁の目的で、04時00分ごろ対馬市黒島南南東方沖に向けて高浜漁港を出港した。

B船は、漁場に着き、延縄を南東方に平行に3本並べて設置し、その後、しばらくして揚縄を始め、船首部に風よけ用の白色のプラスチック板を張り、船長Bが右舷船首部の巻上機で延縄を巻き上げながら漁獲物を外し、甲板員Bがその左舷側に座って下を向いて延縄を整理し、順次延縄を巻き上げていった。（図1参照）




図1 B船船首部で作業中の船長B及び甲板員B（イメージ）

船長Bは、2本目の延縄の揚縄が終わって3本目の延縄の開始場所に移動する際、陸岸近くの2隻の操業船のほかにも他船を見掛けなかったため船首方から接近してくる船はいないと思い、3本目の延縄の揚縄開始後、座った状態で主に船尾方の見える範囲の見張りを行っていた。

B船は、その揚縄の途中、巻上機を止めて機関を中立運転とし、船長B及び甲板員Bが船首部甲板で船尾方を向いて作業を行っていたところ、船長Bが、左舷船首方から他船のエンジン音が近くに聞こえたので立ち上がって左舷船首方を見て約15～20mに向かって来るA船を視認した。

B船は、船長Bが甲板員BにA船の接近を知らせたものの何もできず、左舷中央部にA船の船首部が衝突した。

B船は、A船の船首部が操舵室船尾方に乗り揚げて離れてから、船長Bが浸水箇所がないことを確認した後、高浜漁港沖までA船によってえい航され、僚船に引き渡されて横抱きされて同港に入港した。（写真2参照）

	 <p style="text-align: center;">写真2 B船 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故時、周囲に他船を見掛けなかったため、船首方にも他船はいないと思っていた。</p> <p>B船は、汽笛等の音響設備がなかった。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、高浜漁港東方沖において、船首方に死角を生じる状態で、約15knの速力で東北東進中、船長Aが、手元の書類に意識を向け、自動操舵により同じ針路で航行を続けたことから、B船に接近していることに気付かず、左舷船首方十数mにB船の船首部を視認して機関を減速したものの間に合わずに、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、周囲に他船を見掛けなかったことから、船首方にも他船はいないと思い、手元の書類に意識を向けて、死角を補う見張りを行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、高浜漁港東方沖において、船首部にプラスチック板を置いた状態で、揚縄を行いながら漂泊中、船長Bが、船首方から接近してくる船はいないと思い、座って主に船尾方の見張りを行いながら漂泊を続けたことから、左舷船首方から接近してくる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> <p>船長Bは、3本目の延縄の揚縄開始場所に移動する際、陸岸側の2隻の操業船のほかに他船を見掛けなかったことから、船首方から接近してくる船はいないと思い、座った状態で主に船尾方の見える範囲の見張りを行っていたと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、高浜漁港東方沖において、A船が、船首方に死角を生じ</p>

	<p>る状態で、約15knの速力で東北東進中、B船が、船首部にプラスチック板を置いた状態で、揚縄を行いながら漂泊中、船長Aが、手元の書類に意識を向け、自動操舵により同じ針路で航行を続けたため、船首方のB船に接近していることに気付かず、また、船長Bが、船首方から接近してくる船はいないと思い、座った状態で主に船尾方の見張りを行いながら漂泊を続けたため、左舷船首方から接近してくるA船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・航行時、周囲に他船はいないと思わず、船首方に死角を生じる時は、常時、船首を振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・漂泊時、接近する他船がいらないと思わず、特定の方向に見張りの障害になる物があるときは、ときどき自身の姿勢や場所を変えて、常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・甲板上に、見張りの障害になるような物を、なるべく置かないこと。

付図1 事故発生経過概略図

