

船舶事故調査報告書

令和4年2月2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3年1月26日 13時00分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市勝本港 勝本港うの瀬新防波堤灯台から真方位174° 220m付近 （概位 北緯33° 51.3′ 東経129° 41.6′）
事故の概要	漁船宮地丸及び漁船ありすは、共に南進中、両船が衝突した。 ありすは、船長が負傷し、船尾部外板の亀裂を生じ、また、宮地丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月21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 宮地丸、4.8トン NS3-72824（漁船登録番号）、個人所有 11.20m (Lr) × 2.70m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和60年10月7日 B 漁船 ありす、1.5トン NS3-72835（漁船登録番号）、個人所有 7.72m (Lr) × 1.78m × 0.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和60年11月19日
乗組員等に関する情報	A 船長A 85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49年8月29日 免許証交付日 平成30年4月20日 （令和5年8月18日まで有効） B 船長B 67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49年8月29日 免許証交付日 平成31年2月28日 （令和6年4月8日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船尾部外板に亀裂

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り込み、勝本港沖でイルカ追払いを行う目的で、令和3年1月26日11時00分ごろ同港内の係留地を出発した。</p> <p>A船とB船が所属する漁業協同組合では、イルカがぶりやいかを食べる被害が出るので、対馬海峡付近にイルカが来たと組合員からの情報があった際、イルカを勝本港沖の漁場から遠ざけるイルカ追払いを行っており、本事故当日は漁業協同組合所属の船155隻で行っていた。</p> <p>A船は、勝本港北西方沖でイルカ追払いを終えて、僚船と共に一斉に勝本港に帰港を始めた。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵輪の前に立った姿勢で操船に当たり、一緒に帰港した僚船数隻を目視で確認しながら勝本港内に入り、約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により南東進した。</p> <p>船長Aは、右舷側の防波堤を通過しようと右に回頭して南進中、13時00分ごろ流木に当たったような衝撃を受け、主機を中立運転としたところ、船首方にB船を視認し、B船と衝突したことが分かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、勝本港北西方沖でイルカ追払いを終えて、勝本港に帰港することとし、船長Bが、操舵輪の前に立って手動操舵で操船に当たり、目視で周囲の見張りをを行い、B船の左舷後方に僚船を数隻確認しながら、勝本港に入港しB船を南進させた。</p> <p>B船は、勝本港内に入港後、約2knの速力で南進中、B船の船尾部とA船の船首部とが衝突し、船長Bが左舷側甲板に倒れ込んだ。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況等を確認し、本事故の発生を118番通報し自力でB船を帰港させ、左手の痛みがあったので、病院を受診し、医師に左尺骨骨幹部骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、イルカ追払いに参加した僚船が一斉に帰港を開始し、僚船が周囲に多数いる中、両舷及び船尾方の僚船に気付いて注意していたものの、正船首にいるB船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>A船の船首方に死角はなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、1番先頭で帰港しており、左舷後方の僚船数隻に注意していて、正船尾のA船に気付いていなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、勝本港において南進中、船長 A が、一斉に帰港を開始し両舷及び船尾方の僚船に注意して航行を続けたことから、正船首の B 船に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、勝本港において南進中、船長 B が、左舷後方の僚船数隻に注意して航行を続けたことから、正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>
<p>原因</p>	<p>本事故は、勝本港において、A 船及び B 船が共に南進中、船長 A が、両舷及び船尾方の僚船に注意して航行を続け、また、船長 B が、左舷後方の僚船数隻に注意して航行を続けたため、互いに接近していることに気付かず、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"> ・ 船長は、一斉に多くの漁船が入港するような場合は、見落としがないように周囲を注意深く見張りを行い、特定の船舶だけに注意することなく、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、一斉に多くの漁船が入港するような場合は、周囲の漁船と十分に距離を取って航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

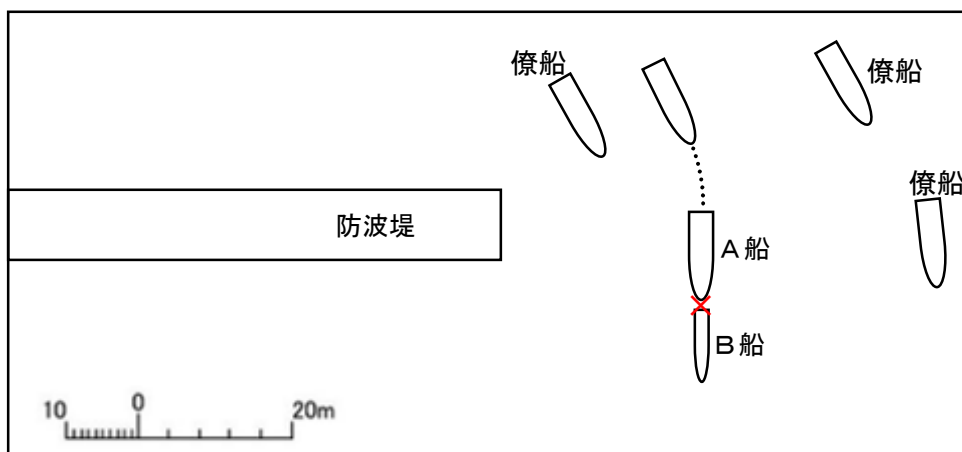
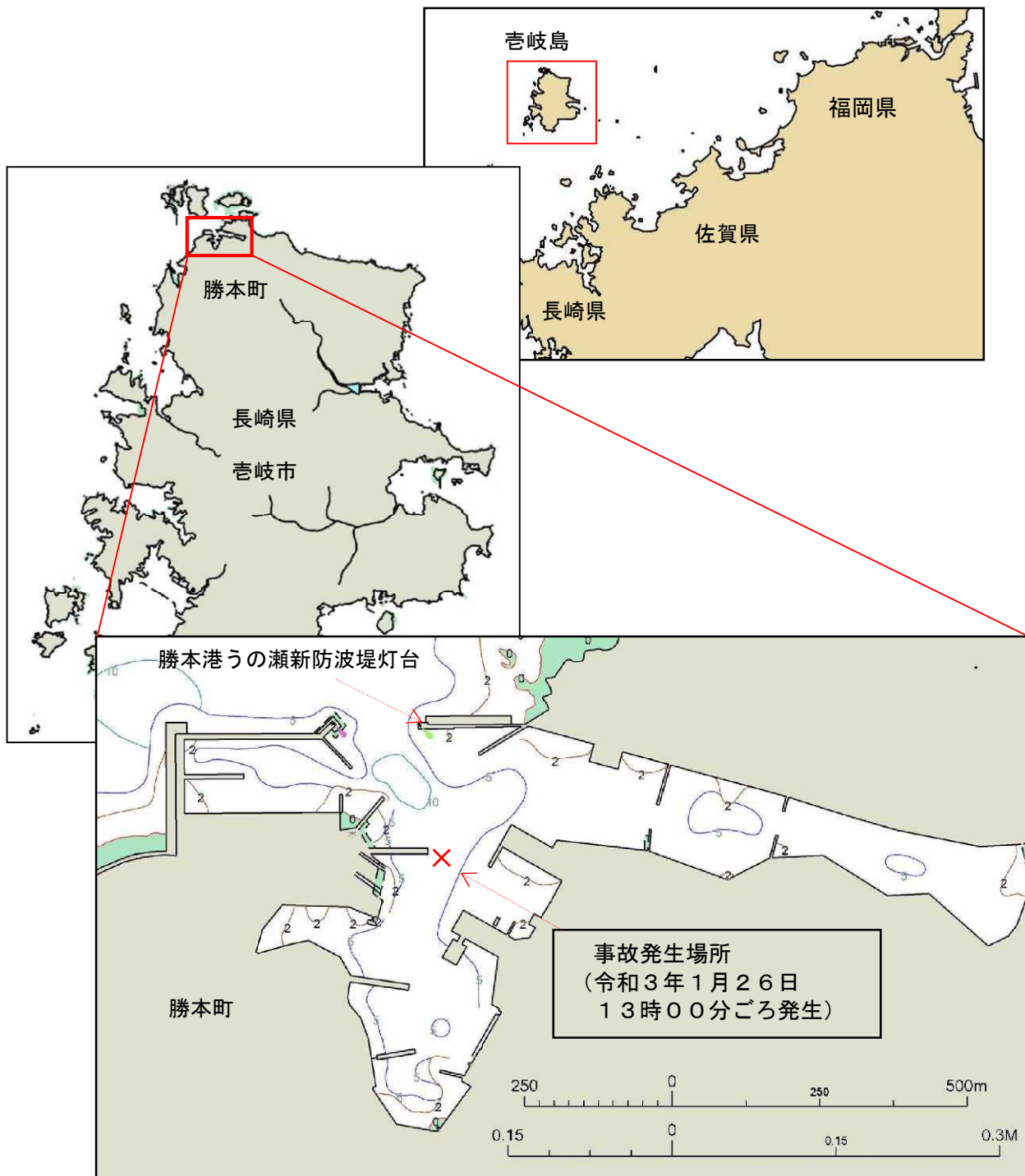


写真1 A船

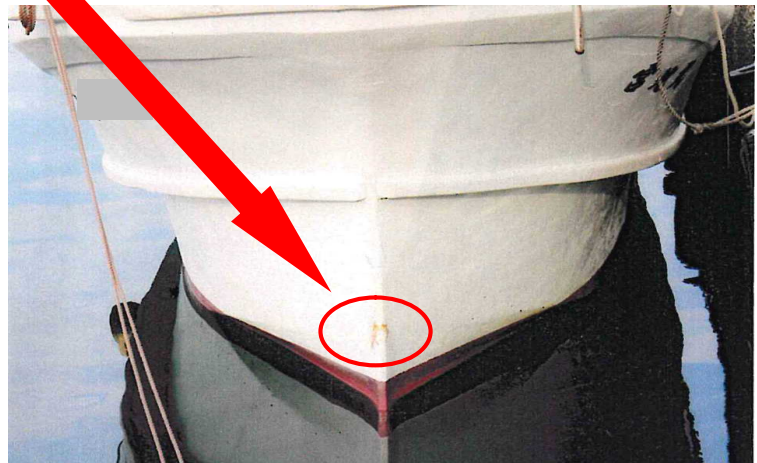


写真2 B船

