

船舶事故調査報告書

船種船名 遊漁船 さつき丸
船舶番号 292-42587長崎
総トン数 4.0トン

船種船名 モーターボート HIROKAZU
船舶番号 292-19514長崎
総トン数 5トン未満（長さ5.90m）

事故種類 衝突
発生日時 平成20年10月15日 08時10分ごろ
発生場所 長崎県佐世保市高島南方沖
牛ヶ首灯台から真方位154° 1.45海里付近
（概位 北緯33°08.4′ 東経129°35.7′）

平成21年12月3日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 横 山 鐵 男（部会長）
委 員 山 本 哲 也
委 員 根 本 美 奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

遊漁船さつき丸は、船長と釣り客3人が乗船し、長崎県佐世保市所在のマリーナに向けて帰航中、モーターボート^{ヒロカズ}HIROKAZUは、船長1人が乗船し、同市高島南方沖で錨泊中、平成20年10月15日（水）08時10分ごろ、両船が衝突した。

さつき丸は、船首船底にFRP剥離などを生じ、HIROKAZUは、右舷船尾にき裂などを生じたが、両船とも死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年10月16日 現場調査及び口述聴取

平成20年10月21日、23日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、さつき丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及びHIROKAZU（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、平成20年10月14日09時30分ごろ長崎県佐世保市に所在するマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出港し、同県平戸島南方で遊漁を行い、夜間は同島南端沖の尾上島周辺で引き続き遊漁を行ったあと、翌15日07時00分ごろ、帰港のため尾上島の東方1,000m付近を発進した。

船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰掛け、途中、釣りのポイントを魚群探知機で探しながら航行したあと、07時55分ごろ、牛ヶ首灯台から232°（真方位、以下同じ。）3.8海里（M）付近で、針路を約074°に定め、機関を回転数毎分（rpm）約2,400、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として自動操舵により航行した。

船長Aは、GPSプロッターに記録された航跡に沿って航行し、定針後、いつも操舵目標としているオジカ瀬を視認（本事故時は、浮瀬をオジカ瀬と誤認していた。）し、航行を続けた。

船長Aは、前方を見て操船を行っていたが、周囲に航行の支障となる船舶を

認めなかったことから、08時07分～08分ごろ操舵室に入ってきた釣り客に声をかけて操縦席に腰掛けたまま船尾方を向いて話し始め、前路で錨泊中のB船に気付かずに同じ針路及び速力で航行中、08時10分ごろA船の船首部とB船の船尾部が衝突した。

(2) B船

B船は、平成20年10月15日07時00分ごろ船長Bが1人で乗船して本件マリーナを出港し、08時00分ごろ、長崎県佐世保市高島の南方1.4M付近の釣り場に到着した。

船長Bは、船首から錨索を約50m延出して錨泊し、操舵室上方に黒色球形形象物を掲げ、機関を停止して釣りの準備を始めた。

船長Bは、08時09分ごろ右舷後方に自船に向けて接近するA船を視認し、A船の接近が早かったので危険を感じて、立ち上がって両手を振り大声で叫んだがそのまま接近してくるため、右舷側の海面に飛び込んで自船から離れた直後、両船が衝突した。

衝突後、救命胴衣を着用していた船長BはA船に救助され、浸水して水船となったB船はA船により本件マリーナにえい航された。

本事故の発生日時は、平成20年10月15日08時10分ごろで、発生場所は、牛ヶ首灯台から154° 1.45M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

両船とも死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

船首船底にFRP剥離及び擦過傷が生じた。

(写真1 A船の損傷状況 参照)

(2) B船

右舷船尾部にき裂及び船外機取付軸折損などが生じた。

(写真2 B船の損傷状況 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 65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 平成5年2月10日
免許証交付日 平成19年6月4日
(平成25年2月9日まで有効)

船長B 男性 75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11月7日
免許証交付日 平成19年1月30日
(平成24年1月30日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、平成元年ごろからプレジャーボートを所有して釣りをを行うようになり、平成13年ごろから遊漁船業を始め、事故当時は週に1～2回出漁していた。遊漁は、05時ごろ出港して17時ごろに帰港することが多いが、夏場は今回のように朝出港して翌朝帰ることもあった。

事故前日には7～8時間の睡眠をとっており、事故当時の体調は良好で、客が釣りを行っているときに断続的にはあるが仮眠していたので、眠気や疲労は感じていなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、操縦免許を取得してからプレジャーボートを所有して釣りをを行うようになり、週に1～2回釣りを行っていた。

事故当時の体調は良好であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号	292-42587長崎
船籍港	長崎県佐世保市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.0トン
L×B×D	10.60m×2.64m×0.95m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	169.17kW(連続最大)
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個

進水年月日	昭和62年4月12日
(2) B船	
船舶番号	292-19514長崎
船籍港	長崎県佐世保市
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
Lr×B×D	5.90m×2.09m×0.86m
船質	FRP
機関	ガソリン機関（船外機）1基
出力	44.13kW（連続最大）
進水年月	昭和54年4月

2.5.2 船舶に関するその他の情報

(1) A船

魚群探知機、ガードリング^{※1}機能を備えたレーダー及びGPSプロッターなどが装備されていた。

船長Aの口述によれば、船体及び機器類に不具合又は故障はなく、事故当時、レーダー及びGPSプロッターとも起動し正常に作動していた。

(2) B船

GPS及び魚群探知機などが装備されていたが、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかった。

船長Bの口述によれば、船体及び機器類に不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 事故現場の東方約7Mに位置する佐世保特別地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

08時00分 天気 晴れ、風向 南東、風速 0.6m/s、

気温 17.1℃、視程 16.7km

08時10分 風向 南東、風速 0.5m/s、気温 17.4℃

(2) 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、佐世保港における事故当時の潮汐は、上げ潮の末期であった。

※1 「ガードリング」とは、レーダーで探知した他船などの映像が一定の距離に接近したとき、警報を発するようにするために設定した距離環をいう。

2.6.2 乗組員の観測

- (1) 船長Aの口述によれば、天気は晴れ、風、波浪はなく、視界は良好であった。
- (2) 船長Bの口述によれば、波浪はなく、なぎであった。

2.7 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の水路誌及び海図W1232によれば、高島南方沖の事故発生場所付近は、佐世保市九十九島湾くじゅうくしまと同市黒島のほぼ中央で、西方及び南方から佐世保港へ入港する船舶の航路から外れており、小型船舶の航行には十分余裕のある広い海域である。

船長Aの口述によれば、事故発生場所付近は、たまに貨物船が航行しているが数も少なく気にならない。九十九島湾沖には、巻き網船団がよく操業しているが事故当時はいなかった。

2.8 A船の見張りに関する情報

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

定針してからは、ずっと前方を見て操船していた。操舵目標を確認し、付近に気になる船舶も認めなかったため、ぼーっと前方を眺めていたのかもしれない。釣り客と話し始める前に前方を見たが、相手船には全く気付かなかった。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、A船は、07時55分ごろ牛ヶ首灯台から232° 3.8M付近で、針路を約074°に定め、約15knの速力で自動操舵により航行中、一方、B船は、衝突場所付近において、08時00分ごろから機関を停止して錨泊中、両船が衝突したものと考えられる。

3.1.2 衝突時刻及び場所

2.1から、衝突時刻は08時10分ごろで、衝突場所は牛ヶ首灯台から154° 1.45M付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船の船首部とB船の右舷船尾部が衝突したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、ともに適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況

2.5.2から、A船及びB船は、ともに船体及び機器類に不具合又は故障はなかったが、B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時、天気は晴れ、風、波浪はなく、視界は良好で、潮汐は上げ潮の末期であったものと考えられる。

3.2.3 事故発生に関する解析

2.1、2.5.2及び2.8から、次のとおりであった。

(1) A船

① 船長Aは、前路で錨泊中のB船に気付かずに、B船に向け航行したものと考えられる。

② 船長Aは、前路に他船はいないと思い込み、衝突の2～3分前から船尾方に向けて釣り客と会話し、船首方の見張りを行っていなかったものと考えられる。

③ 船長Aは、釣り客と会話を始めるまで船首方に視線を向けていたものの、他船等を検出すべく意識して視覚探索を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、前路に他船はいないと思い込んだものと考えられる。

(2) B船

① 船長Bは、衝突の概ね1分前にB船に向けて接近するA船を視認したものと考えられる。

② B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかったが、手段が講じられていれば、本事故の発生を回避できた可能性が

あると考えられる。

4 原因

本事故は、佐世保市高島南方沖において、A船が本件マリーナに向けて帰航中、B船が釣りのため錨泊中、A船が、前路で錨泊中のB船に気付かずにB船に向け航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が前路で錨泊中のB船に気付かずにB船に向け航行したのは、船長Aが、前路に他船はいないと思い込み、船尾方を向いて釣り客と会話し、船首方の見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

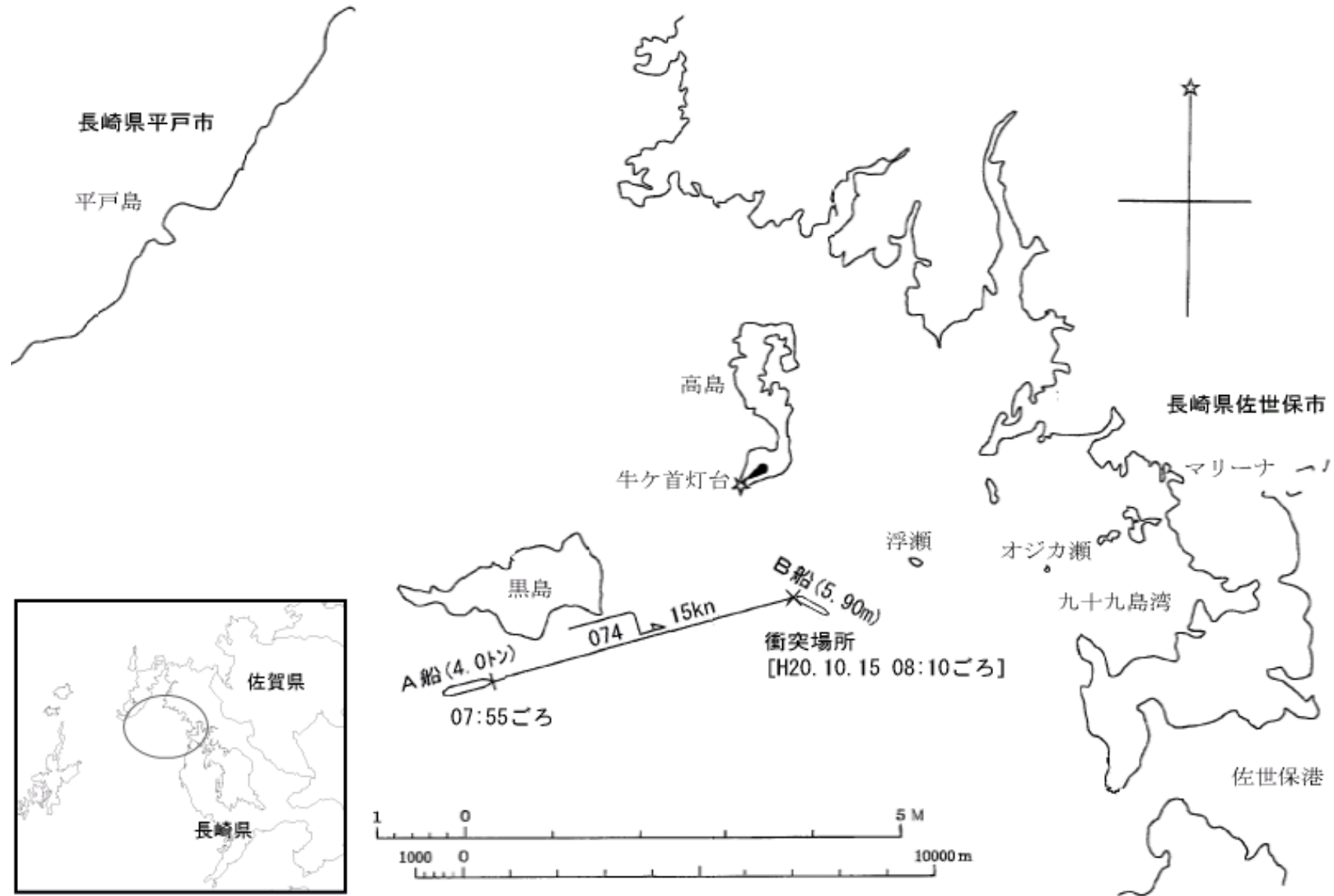


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

