

# 船舶事故調査報告書

平成23年1月6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

事故種類	衝突
発生日時	平成21年11月4日（水） 08時10分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島南岸沖 黒島港沖防波堤東灯台から真方位242° 2,300m付近（概位 北緯33° 08.20′ 東経129° 30.40′）
事故調査の経過	平成22年6月7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。 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 <sup>えいしん</sup> 栄伸丸、4.4トン NS3-504348（漁船登録番号）、個人所有 12.92m（Lr）×2.52m×0.84m、FRP ディーゼル機関、330.90kW、平成2年6月23日 B モーターボート <sup>かいふく</sup> 海福丸、5トン未満 292-39288長崎、個人所有 7.49m（Lr）×2.52m×1.24m、FRP ディーゼル機関、88.26kW、平成7年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 38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 平成元年4月27日 免許証交付日 平成21年2月4日 （平成26年4月26日まで有効） B 船長B 男性 71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15年8月8日 免許証交付日 平成20年6月16日 （平成25年8月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首外板にき裂及び擦過傷 B 右舷船尾角部に破口及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、長崎県黒島南岸沿いを約10ノット（kn）の速力で西北西進した。 船長Aは、正船首わずか左約1,800m付近に低速力で接近するB船を認めしたが、針路を右に転じるのに十分な水域がなかったので、B船が接近したら右に小舵角をとってその左舷側至近を通過すればよいと思い、そのまま航行を続け、B船が20～30mに接近したとき、右舵を少しとって航行

	<p>中、平成21年11月4日08時10分ごろ、A船の右舷船首とB船の右舷船尾とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、黒島南岸沖を2～3knの速力で魚群探索をしながら東南東進した。</p> <p>船長Bは、正船首わずか右約1,700m付近に接近するA船を認めたが、A船がB船を避けるものと思い、専ら魚群探知機を見て航行を続け、同乗者の声でA船が右舷船首20～30mに接近したことに気付き、慌てて左舵一杯をとり、B船の船首が黒島南岸の方を向いたとき、A船と衝突した。</p> <p>衝突後、船長Bが海上保安部へ通報し、事故後の調査終了後、両船とも佐世保市小佐々町の造船所へ自力で航行した。</p>								
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約2～3m/s、視界 良好								
その他の事項	衝突場所付近の黒島南岸沖は、海岸から浅所が広がっており、岸寄りを航行するには可航水域が制限されていた。								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、黒島南岸沖を西北西進中、船長Aが、船首方から低速力で接近するB船を認めた際、針路を右に転じるのに十分な水域がなかったため、B船が接近したら右に小舵角をとってその左舷側至近を通過しようと思い、B船の至近まで同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船が、余裕のある時期に大きく左転したり、減速したりしていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、黒島南岸沖を低速力で魚群探索をしながら東南東進中、船長Bが、船首方から接近するA船を認めた際、A船がB船を避けるものと思込み、A船に対する見張りを行わずに魚群探索を続けたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、黒島南岸沖を西北西進中、船長Aが、船首方から低速力で接近するB船を認めた際、針路を右に転じるのに十分な水域がなかったため、B船が接近したら右に小舵角をとってその左舷側至近を通過しようと思い、B船の至近まで同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船が、余裕のある時期に大きく左転したり、減速したりしていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、黒島南岸沖を低速力で魚群探索をしながら東南東進中、船長Bが、船首方から接近するA船を認めた際、A船がB船を避けるものと思込み、A船に対する見張りを行わずに魚群探索を続けたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、黒島南岸沖を西北西進中、船長Aが、船首方から低速力で接近するB船を認めた際、針路を右に転じるのに十分な水域がなかったため、B船が接近したら右に小舵角をとってその左舷側至近を通過しようと思い、B船の至近まで同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船が、余裕のある時期に大きく左転したり、減速したりしていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、黒島南岸沖を低速力で魚群探索をしながら東南東進中、船長Bが、船首方から接近するA船を認めた際、A船がB船を避けるものと思込み、A船に対する見張りを行わずに魚群探索を続けたものと考えられる。</p>								
原因	本事故は、黒島南岸沖において、A船が西北西進中、B船が東南東進中、A船が、B船の至近まで同じ針路及び速力で航行し、また、B船が、A船に対する見張りを行わずに魚群探索を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。								