

船舶事故調査報告書

平成25年9月19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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年5月1日（水） 13時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市黒崎漁港西方沖 長崎市所在の能瀬灯標から真方位310°4,500m付近 （概位 北緯32°49.8′ 東経129°41.6′）
事故調査の経過	平成25年5月3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 遊漁船 キングチャレンジャー、19トン 292-48737長崎、個人所有 23.95m×4.01m×1.49m、FRP ディーゼル機関、1,191kW、平成8年11月28日 B モーターボート ひろ丸、5トン未満 292-35133長崎、個人所有 4.10m (Lr) × 1.44m × 0.59m、FRP ガソリン機関（船外機）、11kW、平成3年10月17日（第1回定期検査）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 36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7年4月13日 免許証交付日 平成21年7月16日 （平成27年4月12日まで有効） B 船長B 男性 54歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年1月11日 免許証交付日 平成22年12月16日 （平成28年1月10日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷 B 左舷船尾ブルワークに亀裂及び擦過傷、船外機取付け部の折損並びに船外機の脱落及び擦過傷

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員が乗り組み、釣り客9人を乗せ、平成25年5月1日13時10分ごろ、長崎市三重式見港を出港し、長崎県平戸市平戸港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、長崎県佐世保市高後埼西方沖を北進中、海上保安庁から本事故の連絡を受けて停船し、同庁の調査の結果、13時30分ごろ、A船が、黒崎漁港西方沖を北西進中、錨泊中のB船と衝突したことが明らかになった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、13時10分ごろ、黒崎漁港西方沖において、船首マストに黒球を掲げて錨泊し、釣りの準備を始めた。</p> <p>船長Bは、釣りの準備中、南東方からB船に向けて航行して来るA船を視認したが、まだ距離もあったことから、A船を見ながら準備を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が近づいて来ても進路を変更しないことから、危険を感じ、手を振って大声を出したが、A船が至近に接近したため、船首から海に飛び込み、A船の右舷船首部がB船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が走り去ったのち、自力でB船にはい上がり、携帯電話が海水に漬かって使用できずにいたところ、しばらくして友人の船と一緒に釣りをを行うために本事故発生場所まで来たことから、友人の携帯電話を借りて海上保安庁へ通報し、B船は友人の船で黒崎漁港までえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約8.4m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、三重式見港を出て北西進中、波によって船首をたたかれながら航行していた。</p> <p>船長Aは、三重式見港を出て北西方に進路を変えた際、周囲に他船を認めなかったため、風が強く、白波も立っていることから、小型船はいないだろうと思っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーや目視で前方を見ていたものの、隣の席の甲板員と話をしながら、操船していた。</p> <p>B船は、操舵室等の甲板上の構造物がない小型船であり、船首マストの甲板上高さ約1.5mに黒球を掲げていた。</p> <p>船長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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、白波が発生している状況下、黒崎漁港西方沖を北西進中、船長Aが、周囲に他船を認めなかったため、隣の席にいた甲板員との</p>

	<p>会話に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、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、黒崎漁港西方沖で錨泊中、船長Bが、錨泊当初にA船に気付いたが、距離があると思い、甲板で釣りの準備を行いながら、A船に注意していたところ、A船が進路を変えずに接近して来ることから、手を振って声を出したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、白波が発生している状況下、黒崎漁港西方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、周囲に他船を認めなかったため、隣の席にいた甲板員との会話に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・周囲に他船を認めない場合でも、レーダーレンジを切り換えるなどし、常時適切な見張りを行うこと。 ・防水型携帯電話を所有することが望ましい。