

船舶事故調査報告書

平成25年10月17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6月28日（金） 06時30分ごろ
発生場所	長崎県西海市肥前大島港 ^{ひぜんおおしま} 西海市所在の寺島橋橋梁灯（C1灯）から真方位027° 1,010m付近 （概位 北緯33° 02.7′ 東経129° 38.0′）
事故調査の経過	平成25年7月11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 モーターボート 國丸、4.95トン NS3-507424（漁船登録番号）、個人所有 10.70m（Lr）×2.45m×0.76m、FRP ディーゼル機関、147kW、昭和53年10月2日 第292-35532号（船舶検査済票の番号） B 漁船 あゆ丸、2.4トン NS3-402451（漁船登録番号）、個人所有 7.96m（Lr）×2.42m×0.82m、FRP ディーゼル機関、114kW、平成4年5月12日 第292-35885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 65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 昭和62年4月9日 免許証交付日 平成24年7月24日 （平成29年9月4日まで有効） B 船長B 男性 60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 昭和53年8月18日 免許証交付日 平成23年6月13日 （平成29年2月20日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A キール船首部及び中央部並びに船尾船底部に擦過傷

	<p>B なし 養殖筏 ^{いかだ} 枠の曲損、網に破口</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、西海市端^{はた}ノ島東方沖から西海市大島と同市寺島間の水路（以下「本件水路」という。）へ向け、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進した。</p> <p>A船は、船長Aが、手動操舵によって操船に当たり、本件水路の北口で左転後、右舷方の造船所岸壁を見たり、右舷船首方の肥前大島港からの出港船の有無を気にしたりしながら、南南西進していたところ、船首方至近に養殖筏を視認して右転したが、平成25年6月28日06時30分ごろ、寺島橋橋梁灯（C1灯）北北東方沖において、A船の船首部とB船に押されていた養殖筏とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、B船船首と養殖筏（縦11.50m、横6.00m）とを3点で固定し、06時00分ごろ寺島西岸の係留地を出航後、大島東岸沖の養殖場へ向かった。</p> <p>B船は、船長Bが操舵室内に取り付けられた渡し板に座って操船に当たり、養殖筏に入ったトラフグの稚魚（7,646匹）の溺死を防ぐため、約0.4knの速力で本件水路に沿って北北東進した。</p> <p>船長Bは、本件水路に進入した際、端ノ島東方沖から本件水路北口に向けて航行するA船を認め、A船を見ながら、航行を続けていたところ、A船が本件水路の北口で左転後、B船に向けて約100mに接近し、進路を変更しないことから、危険を感じ、渡し板に立って手を振って大声を出したが、更にA船が接近したため、機関を全速力後進にかけて右舵を取ったものの、養殖筏とA船が衝突した。</p> <p>A船は、養殖筏を乗り越して停止し、船長Aが、B船に近づいて船長Bの安否を確認した後、船長Bが親族経由で通報した海上保安庁の指示により、寺島西岸のB船の所属漁協前岸壁まで自力で航行を行い、船長Bは、破れた養殖筏の網を補修し、B船は自力で大島東岸沖の養殖場に向かい、養殖筏を係留した後、本事故の対応に当たった。</p> <p>養殖筏の稚魚は、1,425匹が逃げ出し、14匹が傷ついて売り物にならない状態になっていた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 小雨、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>船長Aは、日頃から、本件水路を航行するときは、天窓から顔を出して操船していたが、本事故当時は、海上が平穏であり、他船を見掛けなかったため、操縦席に座って操船していた。</p> <p>船長Aは、日頃から、本件水路を航行して釣り場へ向かっていたが、寺島側からの航行船舶を見たことがなかったことから、本事故当時も、左舷方は気にせず、右舷方の造船所岸壁を見たり、右舷船首方の肥前大島港からの出港船の有無に注意を向けていたりしていた。</p>

	<p>船長Aは、本事故当時、レーダー画面を拡大表示していたが、本件水路内は障害物が多く、レーダー画面が見つらいことから、目視によって見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、本件水路内で養殖筏を低速力で押しながら、航行する場合、日頃から、他船がB船を避けて航行していたため、本事故当時も、A船がB船に気付いて避けて航行するものと思っていた。</p> <p>B船は、汽笛がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、大島東方の本件水路を南南西進中、船長Aが、右舷方の造船所岸壁を見たり、右舷船首方の肥前大島港からの出港船の有無に注意を向けたりし、左舷方から船首方の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船が押ししていた養殖筏と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件水路を養殖筏を押しして北北東進中、船長Bが、B船に向けて航行するA船に気付いていたが、そのうちA船がB船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けていたことから、養殖筏とA船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大島東方の本件水路において、A船が南南西進中、B船が北北東進中、船長Aが、右舷方の造船所岸壁を見たり、右舷船首方の肥前大島港からの出港船の有無に注意を向けたりし、左舷方から船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、そのうちA船がB船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けていたため、A船と養殖筏が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・周囲の見張りを適切に行うこと。 ・養殖筏を押しながら、低速で航行し、他船を避航する場合、操縦性を考慮して早期に必要な動作をとるよう留意すること。 ・自船に接近する他船に対し、有効な音響による信号を行うことができる航海用携帯汽笛等の手段を備えておくこと。