

船舶事故調査報告書

平成25年4月25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24年12月30日（日） 09時50分ごろ
発生場所	長崎県南島原市深江漁港東方沖 南島原市所在の深江港沖防波堤灯台から真方位082° 570m付近 （概位 北緯32° 42.8′ 東経130° 21.5′）
事故調査の経過	平成25年1月4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 第5重光丸 ^{じゅうこう} 、4.8トン NS3-400255（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 2.57m × 1.19m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和62年2月15日 B モーターボート 松生丸 ^{しょうせい} 、0.2トン 292-48945長崎、個人所有 3.68m (Lr) × 1.44m × 0.59m、FRP ガソリン機関（船外機）、5.90kW、平成21年7月10日 （第1回定期検査）
乗組員等に関する情報	A 操縦者A 男性 43歳 旧四級小型船舶操縦士 免許登録日 平成5年6月17日 平成18年7月23日をもって失効していた。 B 船長B 男性 75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51年4月30日 免許証交付日 平成24年5月1日 （平成29年12月16日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首船底部から船尾船底部にかけて擦過傷、プロペラ翼3枚曲損（交換） B 全損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、操縦者A及び甲板員の2人が乗り組み、深江漁港を出港し、防波堤の外側において僚船6隻と共に南北方向に横一列（A船は南端に位置した）に並んだ後、漁場に向けて一斉に東進した。</p> <p>操縦者Aは、合羽を着て操舵室の後方から右舷側に右半身を出して前方の見張りをを行い、左手で操舵を行いながら徐々に増速したが、A船は、機関の調子が悪いため、加速が遅かったため、次第に僚船から遅れた。</p> <p>A船は、船首が浮上して船首方に死角が生じていた。</p> <p>操縦者Aは、進路方向に僚船以外の他船を認めなかったため、船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行わず、僚船の後方200m付近を航行し、速力が約20ノットに達した平成24年12月30日09時50分ごろ、深江漁港東方沖において、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突し、A船はB船を乗り切った。</p> <p>操縦者Aは、衝突音が船首及び船尾側から相次いで聞こえたので、機関の回転数を下げて後方を振り向いたところ、B船を認めて両船が衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、深江漁港東方沖を北進中、船長Bは、前方50～100m付近を数隻の漁船が高速で通過するのを認め、その後、数十m航行して周囲を見渡し、接近する船舶のないことを確認して手釣りで釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、船尾側の両舷のブルワーク上に渡した板に左舷方を向いて座り、船外機のクラッチを後進側に入切を繰り返して、B船の船尾を風上側の北方に向ける態勢としていた。</p> <p>船長Bは、釣りを始めてすぐにイカが釣れて取り込みを行った後、再び仕掛けを投入していたので、B船に接近するA船に気付かずいたところ両船が衝突し、衝突により意識を失った。</p> <p>A船は、衝突後、反転してB船に横着けし、操縦者A及び甲板員は、あお向けに倒れていた船長Bに声を掛けたが反応がなく、船長BをA船に上げ、半沈没状態のB船をえい航して深江漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、入港後、自力で下船し、連絡を受けて迎えに来た家族に付き添われ、徒歩で帰宅した後、救急車により病院に搬送されて頭部の打撲と診断されて帰宅した。</p> <p>船長Bは、救急車の中で意識が戻ったが、衝突からそれまでの記憶はなかった。</p> <p>本事故を目撃した釣り船は、深江漁港に入港して漁業協同組合に連絡し、漁業協同組合から海上保安部に通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風向 北、風速 平均5.7m/s、最大瞬間 9.9m/s、視界 良好</p> <p>（平均風速及び最大瞬間風速は、本事故発生場所の北北東方約3.3kmに位置する島原地域気象観測所における当日10時の観測値であ</p>

	る。) 海象：波高 約 1.5 m
その他の事項	<p>操縦者Aが、出港前に僚船の船長数名と顔を合わせた際、天候が悪いので出漁の中止も話題になった。</p> <p>操縦者Aは、航行を開始する際、右斜め前方の沖に2隻の釣り船を認めていた。</p> <p>操縦者Aは、ふだん、船首を左右に振ったりして船首死角を補う見張りを行っていた。</p> <p>操縦者Aは、本事故当時、小雨が降っていたので、操舵室内のガラス越しよりは操舵室の外が見通しは良いと思った。</p> <p>A船の船首浮上の状況は、操縦者Aが操舵室の後方に立った状態でへさきから約2 m手前付近に水平線が見えていた。</p> <p>船長Bは、体調不良のために後日、同じ病院で再度受診したところ、頭部打撲、頸椎捻挫^{けいつい}、右肋骨骨折などで3週間程度の療養を要すると診断された。</p> <p>甲板員は、左舷船首部に備え付けられている網揚げ機付近で床に腰を下ろし、右舷前方を向いていたが、B船に気付かなかった。</p> <p>B船の船体塗色は白色であり、船体中央部付近における海面からの舷の高さは約50 cmであった。</p> <p>本事故当時には、海面に白波が立っていた。</p>
分析	<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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、深江漁港東方沖を東進中、操縦者Aが、進路方向に他船を認めなかったことから、船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、深江漁港東方沖でクラッチの操作により向きを一定に保って釣り中、船長Bが、釣れたイカの取り込み及び仕掛けの投入を行っていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、深江漁港東方沖において、A船が東進中、B船がクラッチの操作により向きを一定に保って釣り中、操縦者Aが船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行わず、また、船長Bが釣れたイカの取り込み及び仕掛けの投入を行っていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・航行中、船首死角が生じる場合は、船首死角を補う措置を講じ、

	他船を見落とさないこと。
--	--------------

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 漂流中においても周囲の見張りを適切に行うこと。 |
|--|---|