

船舶事故調査報告書

平成26年9月18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26年3月16日（日） 05時07分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県島原市島原新港北東方沖 島原新港南防波堤灯台から真方位046°6,300m付近 （概位 北緯32°51.2′ 東経130°24.9′） |
| 事故調査の経過 | 平成26年3月17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 引船 きく丸、19トン 273-2983長崎、崎永海運株式会社 11.91m (Lr) × 4.80m × 2.00m、鋼 ディーゼル機関、514.85kW、昭和62年9月 B 台船 ^{せいりゅう} 清竜、約686トン なし、崎永海運株式会社 45.00m × 16.00m × 2.70m、鋼 機関なし、昭和61年（建造） C モーターボート ^{かつかいゆう} 勝海遊丸、5トン未満 273-7223熊本、個人所有 6.58m (Lr) × 2.01m × 0.62m、FRP ディーゼル機関、73.55kW、平成6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13年10月22日 免許証交付日 平成23年8月1日 （平成28年10月21日まで有効） C 船長C 男性 63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10年7月21日 免許証交付日 平成24年8月17日 （平成30年7月20日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし C 死亡 1人（船長C） |

| | |
|--------------|--|
| <p>損傷</p> | <p>A なし B 船首外板に擦過傷 C 船首部のハンドレールが曲損、操舵室天井部及びオーニングレールが脱落、船尾のスパンカーマストが曲損、機関室、操舵室等が濡損</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>A 船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、空船のB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、船長Aが操舵室前部の舵輪後方に立って手動操舵を行い、甲板員Aが操舵室右舷側の寝台で休息をとり、約7ノットの速力で島原新港北東方沖を北進した。</p> <p>A船は、えい航索を約80m伸出しており、黄色回転灯、マスト灯2個、両舷灯、引き船灯及び船尾灯を点灯し、B船は、赤色点滅灯4個を点灯していた。</p> <p>船長Aは、3海里（M）レンジとしたレーダー画面により、のり養殖漁場に設置された多数の灯浮標の映像を右舷側に見ながら、目的地の熊本県^{たまな}玉名市^{めいしはま}名石浜に向けて同漁場を回り込むように北進中、レーダー画面で右舷船首0.5M付近に映像を認めたので、目視で確認したところ、右舷船首約60°方向に縦に連掲した白色点滅灯及び白灯を視認した。</p> <p>船長Aは、A船引船列の右舷方にはのり養殖漁場が南北に広がっていることから、A船引船列の右舷方から他船が接近して来ることはないと思っていた。</p> <p>船長Aは、島原湾の航行経験が豊富であり、島原湾内では漁具等のブイが多数散在し、中には‘点滅灯を取り付けているブイ’（以下「点滅ブイ」という。）があることを知っていた。</p> <p>船長Aは、右舷船首方に視認した白色点滅灯及び白灯のほかに舷灯が見えなかったことから、白色点滅灯及び白灯を点滅ブイと思い、同ブイを避けるために大回りして航行することにした。</p> <p>船長Aは、左舵を取り、GPSプロッターを見てA船の船首が三池港の西方を向いたことを確認した後、舵を戻して針路を定め、レーダーで周囲の状況を確認したところ、レーダー画面で右舷正横より少し後方0.25M付近に映像を認めたので、探照灯で同方向を照射した。</p> <p>船長Aは、船の形が見えたことから、レーダーで認めた映像が船舶（C船）であることが分かり、A船がB船をえい航していることをC船に知らせようと思い、探照灯でB船とC船を交互に照射したり、A船とB船との間のえい航索を照射したり、汽笛を吹鳴したりして注意喚起を行った。</p> <p>船長Aは、右舷正横より少し後方に見えていたC船が、徐々に右舷船尾方に見えるようになり、操舵室右舷船尾側の窓から見えていたB船の赤色点滅灯がC船で隠れたことから、C船がA船とB船の間に入</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>り込んだと思い、機関の操縦レバーを中立にした。</p> <p>船長Aは、平成26年3月16日05時07分ごろ、島原新港北東方沖において、操舵室左舷船尾側の窓から後方を見たところ、転覆したC船が見え、会社及び海上保安部に本事故の連絡を行った。</p> <p>船長Aは、海上保安部から、C船を見失わないように監視すること、及び付近にC船乗組員がいれば、救助を行うことを指示され、甲板員Aと共にC船を監視しながら、C船付近の海上を探照灯で照射してC船乗組員の捜索を行った。</p> <p>A船引船列は、海上保安庁の情報によれば、B船船首外板に擦過傷が認められ、えい航索にはC船と接触したような痕跡が見当たらなかった。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、島原新港北東方沖を航行中にB船と衝突し、転覆した。</p> <p>船長Cは、通報を受けて出動した海上保安庁の機動救難士により、転覆したC船の船内で浮遊しているところを発見され、ヘリコプターに収容されたものの、既に心肺停止状態であり、病院に搬送された後、死亡が確認され、溺水による死亡と検案された。</p> <p>C船は、転覆した状態で漂流していたが、10時54分ごろ沈没し、3月19日にクレーン台船で引き揚げられた。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、水温 約16℃</p> <p>日出時刻：06時28分ごろ</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Cは、船内に救命胴衣を備え付けていたが、発見されたとき、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長Cは、泳ぎが得意ではなかった。</p> <p>船長Cは、発見されたとき、防水型の携帯電話を所持していたが、電源を喪失していた。</p> <p>C船は、操舵室両舷の窓及び同室後部の引き戸が開いた状態であった。</p> <p>C船は、両色灯及び白色全周灯の設備はあったが、操舵室天井部の損傷が激しく、その他の灯火設備については不明であった。</p> <p>C船の操舵室内の灯火のスイッチは、3個のスイッチボタンが押されている状態であった。</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、C 不明</p> <p>A なし、B なし、C 不明</p> <p>A なし、B なし、C 不明</p> <p>A船引船列は、島原新港北東方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方に認めた白色点滅灯及び白灯を点滅ブイと思い込み、同ブイを避けるように航行していたところ、レーダー画面で右舷後方0.25M付近</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>に映像を認め、確認したところ、C船であることに気付いたことから、C船に注意喚起を行ったものの、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、島原新港北東方沖において、B船と衝突したものと考えられるが、船長Cが死亡したことから、衝突に至った状況及びC船の灯火の点灯状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Cの死因は、溺水であった。</p> <p>船長Cは、転覆した船内で発見されたことから、船内で溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、島原新港北東方沖において、A船引船列が北進中、B船とC船と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"> ・レーダーで映像を探知した場合は、映像の動静を確認し、船舶かどうかの判断を早めに行うこと。 ・救命胴衣を着用することが望ましい。 |