

# 船舶事故調査報告書

平成26年2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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年9月25日 09時30分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島北方沖 佐世保市所在の黒島港沖防波堤東灯台から真方位339° 1,450m付近 (概位 北緯33° 09.6′ 東経129° 31.3′)
事故調査の経過	平成25年9月26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>はましょう</sup> 浜正丸、4.6トン NS3-602089（漁船登録番号）、個人所有 11.86m (Lr) × 2.96m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成7年11月7日 B 漁船 たくや、0.85トン NS3-57340（漁船登録番号）、個人所有 5.35m (Lr) × 1.34m × 0.55m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数4、昭和48年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56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8年3月28日 免許証交付日 平成22年10月13日 (平成28年7月17日まで有効) B 船長B 男性 71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54年1月26日 免許証交付日 平成24年4月9日 (平成29年4月9日まで有効) 甲板員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 平成11年9月8日 免許証交付日 平成21年4月10日 (平成26年9月7日まで有効)

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 2人（船長B及び甲板員B）</p>
損傷	<p>A 右舷船首外板及び船首船底外板に擦過傷</p> <p>B 機関囲壁のハンドレール及び両色灯用支柱に曲損、右舷船尾外板に亀裂、右舷船尾のたつが折損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが、1人で乗り組み、操舵室で立って操船に当たり、1.5海里レンジとしたレーダー及び目視により、見張りを行っていたところ、A船の右舷後方から接近する漁船（まき網船団の網船）（以下「C船」という。）を認め、C船に注意を向け、約8ノットの対地速力で自動操舵により、黒島北西方沖を東進した。</p> <p>船長Aは、前方に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い、黒島北方沖を東進中、後部甲板に出てC船がA船の右舷側約50～100mを追い越して行く状況を見ていたところ、平成25年9月25日09時30分ごろA船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じたので、操舵室に戻り、機関を中立にして周囲を確認し、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、黒島北方沖において、機関を停止して漂泊を行い、船首をほぼ西方に向け、船長Bが機関囲壁後方に座って右舷側から釣り竿を出して釣りを行い、甲板員Bが機関囲壁前方に座って右舷側から手釣りを行っていた。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが釣りに夢中になっていたところ、甲板員Bが、小用のために立ち上がった際、右舷船首方約50mの所にB船に向かって接近するA船を認め、船長Bに機関を始動するように進言するとともに、A船に向かって手を振って大声を出したものの、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、機関を始動しようとしたが、衝突の衝撃で飛ばされ、後部甲板に倒れた。</p> <p>甲板員Bは、衝突の衝撃で飛ばされ、前部甲板に倒れた。</p> <p>船長Aは、A船の船尾からB船の船首にロープを取り、B船を佐世保市黒島漁港までえい航し、118番に通報した。</p> <p>B船乗組員は、病院で診察を受けたところ、船長Bが、頸椎捻挫、腰椎打撲及び下肢感覚異常と、甲板員Bが、頸椎打撲及び腰椎打撲とそれぞれ診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>船長Aは、A船が、長崎県新上五島町北方の津和崎瀬戸を通過した後、黒島北西方沖に至るまでの間において、約20～25隻のまき網船団の漁船（灯船及び運搬船）に右舷側を追い越されており、船団の最後尾にいたC船がA船を追い越すまでに時間が掛かっていたので、</p>

	<p>C船のことが気になっていた。</p> <p>船長Aは、裸眼視力が右眼0.6、左眼0.3であり、船内に眼鏡を数個備えていたものの、新しい眼鏡がなくなっており、残っていた眼鏡が古く、傷が入って度数が合わなくなっていたので、本事故当時、眼鏡を使用していなかった。</p> <p>船長Bは、黒島北方沖で釣りをしているとき、これまでも、まき網船が接近して来た際、同漁船はエンジン音が大きく、接近に気付いて危険を感じ、機関を始動して避けたことがあり、本事故当時も、数隻のまき網船が付近を航行していることに気付いていた。</p> <p>B船は、汽笛がなかった。</p>
<p><b>分析</b></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、黒島北方沖を東進中、船長Aが、A船の右舷後方から接近するC船に注意を向け、また、前方に他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思いき、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、黒島北方沖で船首を西方に向けて漂流して釣り中、船長B及び甲板員Bが、釣りに注意を向けていたことから、B船に向かって接近するA船に右舷船首方約50mで気付き、手を振って声を出すなどし、注意喚起を行ったが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、黒島北方沖において、A船が東進中、B船が漂流して釣り中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、釣りに注意を向けていたため、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>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 視力に合った眼鏡を使用して周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・ 漂流して釣りをしている場合でも、周囲の見張りを適切に行い、他船が接近する場合は機関を始動して衝突の危険を回避すること。</li> <li>・ 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。</li> </ul>