

## 船舶事故調査報告書

平成27年11月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年7月31日 08時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島漁港北北東方沖 黒島港沖防波堤東灯台から真方位030° 300m付近 （概位 北緯33° 09.0′ 東経129° 31.8′）
事故の概要	漁船幸漁丸は、西南西進中、また、漁船颯丸は、漂泊中、両船が衝突した。 幸漁丸は、右舷船首外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損を生じ、颯丸は、右舷外板等に破損、各設備に濡損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月6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。
<b>事実情報</b> 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 幸漁丸、19トン NS2-23428（漁船登録番号）、個人所有 23.40m (Lr) × 4.64m × 1.26m、FRP ディーゼル機関、670kW（動力漁船登録票による）、平成23年3月18日 B 漁船 颯丸、1.5トン NS3-505507（漁船登録番号）、個人所有 7.46m (Lr) × 2.04m × 0.69m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成6年11月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51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 昭和58年4月22日 免許証交付日 平成26年4月9日 （平成31年4月12日まで有効） B 船長B 男性 66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 昭和59年5月25日 免許証交付日 平成26年4月9日 （平成31年5月24日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損  B 右舷外板、船尾外板、船尾甲板、操舵室囲壁等に破損、操舵室、機関室等の各設備に濡損等（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約3～4m/s、視界 良好  海象：波高 約0.5m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、船長Aが操舵室右舷前部にある舵輪の後方に立って手動操舵を行い、6海里レンジとしたレーダーを作動させ、約16ノット（kn）の対地速力で黒島北東方沖を西進した。</p> <p>A 船は、船長Aが、黒島北東部の白木鼻<sup>しらき</sup>北方沖で変針方向である黒島漁港北方沖を確認したところ、他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、左転して同漁港北方沖に向けて西南西進した。</p> <p>船長Aは、平成27年7月31日08時20分ごろ、黒島漁港北北東方沖において、衝撃を感じたので、後方を振り向いたところ、転覆したB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>A 船は、A 船乗組員が付近海面に浮いていた船長BをA 船に引き上げ、船長Aが所属する水産会社に本事故の連絡を行った後、黒島漁港に入港した。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、黒島漁港北北東方沖において、機関を停止して船尾からシーアンカーを入れ、船首を北東方に向けて漂泊を始めた。</p> <p>船長Bは、操舵室後部の両舷に渡した板に船尾方を向いて腰を掛け、釣りの仕掛けを作りながら、時々周囲の見張りを行っていたところ、右舷船首方に白木鼻北方沖を西南西進するA 船を視認し、その後、A 船がB 船に向かう態勢となって約500mに接近したことを認めた。</p> <p>船長Bは、航行中のA 船が漂泊中のB 船をいずれ避けてくれるものと思い、A 船の接近状況を見守り、A 船が約200mに接近した頃、船首甲板に立ち、両手を振りながら大声で何度も叫んで注意喚起を行った。</p> <p>B 船は、A 船が間近に接近したため、船長Bが左舷船首から海に飛び込んだ直後、A 船と衝突した。</p> <p>B 船は、A 船の僚船により、復原作業及び排水作業が行われ、黒島漁港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A 船は、約16knの速力で航行すると、船首が浮上し、前部甲板の船首側に設けられた屋根により、正船首から左右にそれぞれ約20°の範囲に死角が生じていた。（写真1参照）</p>

	<div data-bbox="571 174 1066 219" data-label="Text"> <p>前部甲板の船首側に設けられた屋根</p> </div> <div data-bbox="660 159 1299 633" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="836 241 1155 286" data-label="Text"> <p>死角の範囲：約40°</p> </div> <div data-bbox="571 645 1257 728" data-label="Caption"> <p>写真1 A船操舵室からの前方の見通し状況 船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p> </div>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、船長Aが、黒島北東部の白木鼻北方沖で変針方向である黒島漁港北方沖を確認した際、他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い込み、左転した後、黒島漁港北北東方沖を西南西進中、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、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、黒島漁港北北東方沖で船尾からシーアンカーを投入し、船首を北東方に向けて漂流中、船長Bが、A船の接近に気付いたが、航行中のA船が漂流中のB船をいずれ避けてくれるものと思い、漂流を続けたことから、手を振って声を出すなどの注意喚起を行ったものの、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、黒島漁港北北東方沖において、A船が西南西進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い込み、船首方の死角を補う見張りを行わず、また、船長Bが、A船の接近に気付いたが、航行中のA船が漂流中のB船をいずれ避けてくれるものと思い、漂流を続けたため、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>・航行中に船首死角が生じる場合は、船首を左右に振ったり、レーダーを活用するなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。</li> <li>・漂流中、接近する他船を認めた場合、有効な音響信号による注意喚起を行い、他船に避航する様子が見られない状況においては、機関を使用して衝突の危険を回避すること。</li> <li>・救命胴衣を着用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

