
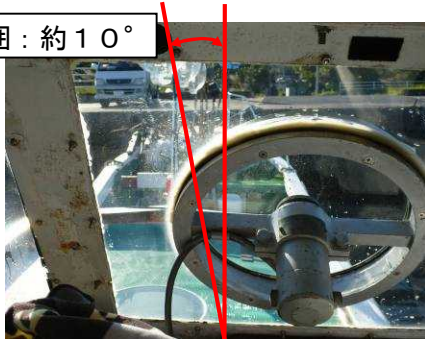


船舶事故調査報告書

平成28年1月21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9月21日 12時10分ごろ
発生場所	長崎県松浦市二島南南西方沖（伊万里湾） 伊万里笠瀨灯標から真方位250° 1,070m付近 （概位 北緯33°23.4′ 東経129°45.2′）
事故の概要	遊漁船愛菜丸は、東南東進中、プレジャーボートつくも丸は、錨泊中、両船が衝突した。 つくも丸は、同乗者の1人が負傷し、左舷後部外板に亀裂、破口等を生じ、また、愛菜丸は、船首外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年9月24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 遊漁船 愛菜丸、5トン未満 292-36663佐賀、個人所有 11.03m (Lr) × 2.35m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、209.62kW、昭和51年3月 B プレジャーボート つくも丸、5トン未満 260-31781長崎、個人所有 6.27m (Lr) × 1.95m × 0.88m、FRP ガソリン機関（船外機）、73.60kW、平成5年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53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15年8月8日 免許証交付日 平成25年1月18日 （平成30年8月10日まで有効） B 船長B 男性 62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60年10月24日 免許証交付日 平成27年8月6日 （平成32年8月5日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（同乗者）

<p>損傷</p>	<p>A 船首外板に擦過傷 B 左舷後部外板に亀裂、破口等、船外機、計器等に濡損等（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約2～3m/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が1人で乗り組み、釣り客等4人を乗せ、船長Aが操舵室右舷側にある操縦席に座って手動操舵を行い、0.5海里レンジとしたレーダーを作動させ、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で二島西北西方沖を南東進した。</p> <p>船長Aは、魚群探知機兼GPSプロッターに入力している‘二島西方沖の釣りのポイント’（以下「ポイント①」という。）に近づいたので、魚群探索を行うため、周囲を見渡して航行の支障となる他船がないことを確認した後、徐々に減速して約4knの速力とし、魚群探索を始めた。</p> <p>A船は、船長Aが、ポイント①付近に魚影が見当たらなかったため、‘二島南東方沖の釣りのポイント’（以下「ポイント②」という。）に向かうこととし、二島西方沖で左転した後、魚群探索を行いながら時々前方を見て東南東進した。</p> <p>A船は、二島南南西方沖を東南東進中、船長Aが、ふと顔を上げて前方を見たところ、至近にB船の白い船体を視認したので、右舵を取るとともに、機関を中立、続いて後進としたものの、平成27年9月21日12時10分ごろその船首部とB船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の負傷者の有無及び損傷状況を確認した後、B船に接近したところ、船長BからB船をえい航するよう要請されたので、B船をえい航して長崎県松浦市松浦港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り仲間（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、二島南南西方沖で船首から錨を投入し、錨泊して釣りを行っていた。</p> <p>B船は、船首を北北東方に向けて錨泊し、乗船者全員がそれぞれ釣りを行っていたところ、船長Bが、B船の左舷方800m付近にA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船の動静を確認したところ、A船の右舷側が少し見えていたので、A船がB船の船首方100m付近に向けて航行しているものと思った。</p> <p>船長Bは、その後も釣りをしながらA船の動静を確認していたところ、A船がB船まで約100mに接近した頃、B船に向かって来ているように見えたものの、A船が釣り船であり、徐々に減速しているように見えたので、B船の近くで釣りをするものと思った。</p> <p>B船は、A船が約50mに接近した頃、船長B及び同乗者が危険を感じ、前部甲板で両手を振りながら大声で叫んで注意喚起を行ったものの、A船と衝突した。</p>

	<p>B船の同乗者の1人は、衝突の衝撃でB船の操舵スタンド横の手摺りに胸が当たった。</p> <p>船長Bは、負傷者の有無及び損傷状況を確認した後、118番通報を行った。</p> <p>船長B及びB船の同乗者3人は、A船でえい航されて松浦港に向かう途中、A船に移乗した。</p> <p>負傷したB船の同乗者は、通報を受けて現場海域に到着した巡視艇に移乗して松浦港まで運ばれた後、救急車で病院に搬送され、肋骨骨折と診断された。</p> <p>B船は、松浦港の定係地付近までA船にえい航された後、自力で定係地まで航行して係留されたが、左舷後部外板の損傷箇所から船底の空所に浸水しており、その後、船体が右舷側に傾斜し、横倒しになって着底した。</p> <p>B船は、後日、クレーンで引き揚げられた。</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、船長Aが、ふだんは約15～16knの速力で航行していたが、本事故当時、ポイント①に向かって南東進中、前部甲板の釣り客にしぶきがかからないように約8knの速力で航行していた。</p> <p>A船は、約8knの速力で航行すると、約15～16knの速力のとくときと比べると船首の浮上が小さくなるものの、船首のやり出しにより、正船首から左右にそれぞれ約5°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>(写真1、写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="549 1211 975 1534">  <p>船首のやり出し</p> </div> <div data-bbox="997 1196 1423 1534">  <p>死角の範囲：約10°</p> </div> </div> <p>写真1 A船の全景 写真2 A船の前方の見通し状況</p> <p>船長Aは、ふだん約15～16knの速力で航行しているときには、船首を左右に振ったり、レーダーで船首方を確認したりして船首方に生じた死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、減速して航行しており、死角の範囲が小さかったので、ふだんより前方がよく見えていると思っていた。</p> <p>A船の釣り客等4人は、本事故当時、B船の存在に気付いていなかった。</p> <p>A船は、舵中央で直進中、針路が左偏する傾向があるので、直進する場合には船長Aが右に当て舵を取っていた。</p> <p>船長Bは、二島南南西方沖で釣りをするのは初めてであったが、伊</p>

	<p>万里湾内で移動しながら釣り場を探していた際、本事故現場付近で釣りをしていて船が移動したので、魚群探知機で本事故現場付近の海底を見たところ、瀬になっており、釣りを始めてみると釣果が良かったので、いい釣り場を見つけたと思った。</p> <p>B船は、全長7m以上12m未満であり、本事故当時、水深約30mの所に、重さ約8kgの錨を入れ、錨索を約45m伸出して錨泊していた。</p> <p>B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を備えていなかった。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかった。</p> <p>船長B及びB船の同乗者3人は、本事故当時、全員が固形式の救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、船長Aが、二島西方沖で周囲の状況を確認した際、航行の支障となる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、減速して左転した後、二島南南西方沖を東南東進中、魚群探知機を見ていて見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、約8knの速力で航行中に周囲の状況を確認した際、ふだんより前方がよく見えると思い、死角を補う見張りを行っていなかったことから、船首方の死角に入っていたB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、二島南南西方沖で釣りをして錨泊中、船長Bが、接近するA船に気付いてその動静を確認し、A船が釣り船であり徐々に減速しているように見えたので、B船の近くで釣りをするものと思っていたところ、A船が更に接近するので、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>原因</p>	<p>本事故は、二島南南西方沖において、A船が東南東進中、B船が釣りをして錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、魚群探知機を見ていて見張りを適切に行っていなかったため、A船がB船に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"> ・ 常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 長さ12m未満の船舶は、汽笛及び号鐘を備えない場合、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくこと。 ・ 長さ7m以上の船舶は、錨泊する際には錨泊中を示す黒色の球形

形象物を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

