

船舶事故調査報告書

平成28年3月17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（灯浮標）
発生日時	平成27年11月20日 06時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市高後埼南西方沖（片島水道中ノ瀬東灯浮標） 高後埼灯台から真方位234° 3,000m付近 （概位 北緯33° 05.2′ 東経129° 38.4′）
事故の概要	遊漁船ささ丸は、南西進中、灯浮標に衝突した。 ささ丸は、釣り客1人が負傷し、左舷船首部の外板等に破口を生じ、また、灯浮標は、 ^{やぐら} 檣主柱等に曲損を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月1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	遊漁船 ささ丸、4.9トン NS3-508134（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×2.43m×0.88m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和61年9月20日 第292-28088号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 76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53年7月14日 免許証交付日 平成24年11月2日 （平成29年11月19日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（釣り客A）
損傷	本船 左舷船首部の外板及び船底外板に破口 灯浮標 檣主柱、昇降梯子等に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：06時56分ごろ、常用薄明開始時刻：06時30分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人（以下「釣り客A」、「釣り客B」及び「釣り客C」という。）を乗せ、平成27年11月20日06時05分ごろ長崎県佐世保港の定係地を出発し、同県西海市小立島南方沖の釣り場に向かった。 船長は、操舵室前部中央にある操縦席に座って手動操舵を行い、高

後埼南方沖で西海市大島北西方沖のオトナ瀬灯浮標に船首を向けて針路を定めた後、時々右舷前方のおもだかしらせ面高白瀬灯台を見ながら、約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進した。

釣り客3人は、釣り客Aが操舵室出入口の左舷側後方の床に船尾方を向き、釣り客Bが同出入口の右舷側後方の床に船尾方を向いてそれぞれ腰を掛け、釣り客Cが操舵室後部のじゅうたん敷きの床に頭を船首方に向けて横になっていた。(図1参照)

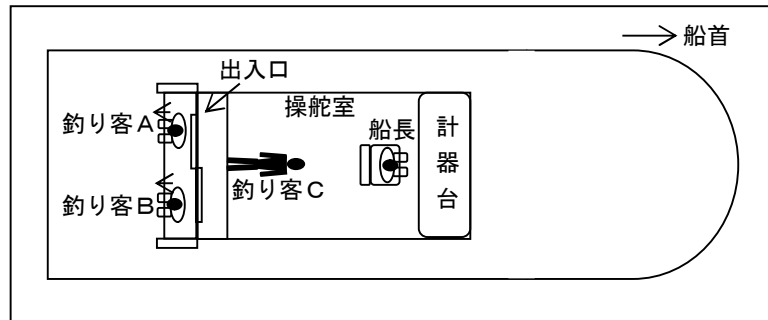


図1 乗船場所概略図

船長は、本事故の前日に機関の点検整備を受けたので、機関の運転状態の確認を行うこととし、舵輪の右斜め下方にある計器盤を見ながら、機関回転数毎分(rpm)約1,600、約1,800、約2,000、約2,200及び約2,300の各運転時における潤滑油圧力計の値が正常かどうかの確認を始めた。(写真1参照)



写真1 操縦席付近の状況

本船は、船長が、運転状態の確認を終え、機関を約2,200rpmに戻して約16knの速力とし、顔を上げて前方を見たところ、目の前に灯浮標が見えたので、右舵を取ったものの、06時20分ごろ片島水道中ノ瀬東灯浮標(以下「中ノ瀬灯浮標」という。)に衝突した。

釣り客Aは、衝突の衝撃で本船が左舷側に傾いた際、右腕、右肩、背中、頭部等が操舵室出入口の左舷側壁付近に当たった。

船長は、機関をスローにした後、操舵室後部に横になっていた釣り客C、及び操舵室に入って来た釣り客Bに怪我がないことを確認し、釣り客Aにも負傷した様子が見られなかったもので、誰も負傷していないものと思った。

船長は、船体の傾き及び速力に異常を感じなかったもので、航行に支

	<p>障はないものと思い、また、以前から予約していた釣り客に釣りをさせたいと思い、予定どおり釣り場に向かうこととした。</p> <p>本船は、小立島南方沖の釣り場に到着した後、船長が船体の損傷状況を確認し、07時ごろから12時ごろまで遊漁を行った。</p> <p>本船は、遊漁を終えて佐世保港の定係地に帰港した後、船長が海上保安庁に本事故発生の通報を行い、後日、修理された。</p> <p>釣り客Aは、帰宅後、本事故時に打った部位の痛みがひどくなってきたので、病院で受診したところ、全身打撲傷及び高血圧切迫症と診断された。</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>船長は、プレジャーボートの船長としては約30年以上の、また、遊漁船の船長としては約5年の経験があった。</p> <p>船長は、ふだん小立島周辺に向かう際、オトナ瀬灯浮標（灯質：群急閃白光、毎15秒に6急閃光と1長閃光）の灯光が見易かったので、高後埼南方沖で同灯浮標を船首目標にして針路（以下「本件針路」という。）を定め、面高白瀬灯台の南西方沖で左転していた。</p> <p>船長は、本件針路で航行する際、洗出シノ瀬灯浮標（灯質：群閃白光、毎5秒に2閃光）及び中ノ瀬灯浮標（灯質：群急閃白光、毎10秒に3急閃光）を左舷側に約300m離して航行していた。</p> <p>船長は、本件針路で航行する際、右舷前方の面高白瀬灯台（灯質：単閃赤光、毎4秒に1閃光）付近から南方ないし南西方にかけて、蟹瀬諸礁等の浅瀬が点在するので、ふだんから同灯台へ接近し過ぎないように同灯台との距離を見ながら航行していた。</p> <p>船長は、中ノ瀬灯浮標が東方位標識であることを知らなかった。</p> <p>船長は、本船が舵中央で直進中に針路が左偏する傾向があることを認識していたが、どの程度左偏するかを把握しておらず、本事故時、中ノ瀬灯浮標から離れて航行しているものと思っていた。</p> <p>船長は、霧等で視界が悪いときにはレーダー及びGPSプロッターを使用していたが、夜間に出港する際などは画面が明るくてまぶしいので、これらの機器を使用していなかった。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、高後埼南西方沖を南西進中、船長が、計器盤を見ながら機関の運転状態を確認していて前路の見張りを行っていなかったことから、針路が左偏して中ノ瀬灯浮標へ向かって航行していることに気付かず、同灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、風がない状況下、オトナ瀬灯浮標に船首を向けて面高白瀬灯台と中ノ瀬灯浮標との間を航行する態勢としたことから、計器盤を</p>

	<p>見ながら機関の運転状態を確認していたものと考えられる。</p> <p>本船は、舵中央で直進中に針路が左偏する傾向があったことから、オトナ瀬灯浮標に船首を向けた後、針路が左偏して中ノ瀬灯浮標に向かって航行した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、高後埼南西方沖を南西進中、船長が、計器盤を見ながら機関の運転状態を確認していて前路の見張りを行っていなかったため、針路が左偏して中ノ瀬灯浮標へ向かって航行していることに気付かず、同灯浮標に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及び被害の軽減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"> ・ 操船中は、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 機関の運転状態等の確認を行う必要がある場合、周囲の状況を確認した上、広い海域で行うことが望ましい。 ・ 海難等が発生した場合、事態を楽観視せず、速やかに海上保安庁等の関係機関に通報した上、人命の安全確保のための措置、被害の拡大防止のための措置等、必要な措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

