

船舶事故調査報告書

平成28年7月14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12月9日 15時00分ごろ
発生場所	長崎県西海市片島北北西方沖 御床島灯台から真方位019° 7,500m付近 （概位 北緯33° 04.4′ 東経129° 33.8′）
事故の概要	漁船55龍鳳 ^{りゅうほう} は、南西進中、また、プレジャーボートマーサIは、錨泊中、両船が衝突した。 55龍鳳は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、マーサIは、右舷後部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月10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 55龍鳳、19トン NS2-23413（漁船登録番号）、エテルナ・ワコー株式会社 21.90m (Lr) × 5.20m × 1.67m、FRP ディーゼル機関、809kW（動力漁船登録票による）、平成21年9月19日 B プレジャーボート マーサI、5トン未満 292-40979長崎、個人所有 6.27m (Lr) × 1.95m × 0.88m、FRP ガソリン機関（船外機）、36.80kW、平成8年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 29歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年3月30日 免許証交付日 平成23年2月10日 （平成28年3月30日まで有効） 甲板員A 男性 50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4月19日 免許証交付日 平成26年2月6日 （平成31年6月9日まで有効）

	<p>B 船長B 男性 62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17年12月8日 免許証交付日 平成27年9月29日 (平成32年12月7日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 右舷後部外板に亀裂及び擦過傷、船外機、計器等に濡損(全損)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか甲板員2人が乗り組み、甲板員Aが操舵室右舷側にある椅子に腰を掛けて操船に当たり、3海里(M)レンジ及び1.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、約11ノット(kn)の対地速力で自動操舵により片島北方沖を南西進した。</p> <p>甲板員Aは、目視及びレーダーにより見張りを行っていたところ、右舷船首方100～200m付近に釣り船(以下「第三船」という。)を視認したので、航走波による影響を与えないように、自動操舵の針路設定ダイヤルを左舷側に約1°～2°回した。</p> <p>A船は、第三船の東側を通過した後、同じ針路で片島北北西方沖を南西進中、甲板員Aが、平成27年12月9日15時00分ごろ衝撃を感じて他船と衝突したと思い、機関を中立にした後、後進に掛けて停船したところ、A船の船首部付近に転覆したB船を認めた。</p> <p>甲板員A以外の乗組員3人は、操舵室後部の寝台及び船体後部の船室でそれぞれ休憩していたところ、機関音の変化で異常に気付いて甲板員Aのところに集まり、B船と衝突した旨を聞くとともに、付近の海面に泳いでいる船長Bを見つけたので、救命浮環を投げ入れ、船長BをA船に引き上げて救助した。</p> <p>A船は、船長Aが船舶所有者に本事故発生の連絡を行い、B船を横抱きにして本事故現場付近で待機した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、片島北北西方沖で船首から錨を投入し、船首を北北西方に向けて錨泊していた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部で右舷方を向いて釣りを行っていたとき、B船の右舷前方約500mにA船を視認し、その動静を見守っていたところ、A船がB船の方に向かって来る態勢であったが、B船の北方200m付近で第三船が錨泊して釣りをしており、B船及び第三船の2隻が錨泊しているので、そのうちA船が避けてくれるものと思った。</p> <p>B船は、A船が第三船の東側を通過した後もB船に向かって接近するので、船長Bが、左舷船首部に立って手を上げ、大声で叫んで注意喚起を行ったものの、衝突の危険を感じて海に飛び込んだ直後、A船と衝突した。</p>

	<p>B船は、来援したA船の僚船により、クレーンで僚船の甲板上に積載され、A船の定係地である佐世保市大崎に運ばれた。</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、空船時に約11knの速力で航行すると、船首が浮上し、正船首方約20°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>A船は、空船での航行時における船首方の死角を解消するため、船首物入れの下方の空所をバラストタンクとして使用できるようにしていたが、本事故前の数日間は漁獲量が多い日が続いており、バラスト水でトリム（船首と船尾との喫水差）を調整する手間が面倒であったので、本事故当時、空船であったものの、バラスト水を張らずに航行していた。</p> <p>甲板員Aは、周囲に他船が多いときには、レーダー監視を行うほか、船首を左右に振って目視で船首方の死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、周囲に他船が少なかったため、レーダー監視のみを行っており、レーダー監視のみで安全に航行できると考えていた。</p> <p>甲板員Aは、ふだん、レーダーの感度調整を余り行ったことがなく、本事故当時も行っていなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、レーダーでは他船を認めていなかった。</p> <p>B船は、全長7m以上12m未満であり、本事故当時、水深約60mの所に、重さ約7kgの錨を入れ、錨索を約70m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は、本事故時、救命胴衣を着用していなかった。</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>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、片島北北西方沖を南西進中、甲板員Aが、レーダーで周囲に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、船首を左右に振って目視で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船に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、本事故当時、甲板員Aがレーダーの感度調整を行っていなかったことから、レーダーに他船の映像が映っていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、片島北北西方沖で釣りをし、錨泊中、船長Bが、右舷前方約500mに接近するA船を認め、B船及び第三船の2隻が錨泊しているため、A船がB船をいずれ避けてくれるものと思っていたとこ</p>

	<p>ろ、A船がB船を避けずに接近するので、手を上げて声を出すなどの注意喚起を行ったものの、A船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが、接近するA船に気付いた際、有効な音響による信号を行うことができる手段を用いて注意喚起を行っていれば、甲板員AがB船の存在に気付いた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、片島北北西方沖において、A船が南西進中、B船が錨泊中、甲板員Aが、前路に他船はいないものと思い、船首を左右に振って目視で船首方の死角を補う見張りを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>
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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーは、適切に感度調整等を行って使用すること。 ・ 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。 ・ 他船が通常航行する水域で錨泊する場合は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示すること。 ・ 小型船舶の暴露甲板に乗船している場合、救命胴衣の着用を努めるとともに、適切な着用を心掛けること。

付図1 事故発生経過概略図

