

船舶事故調査報告書

平成29年1月19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28年7月27日 05時03分ごろ
発生場所	長崎県大村市松原漁港西方沖（大村湾） 鉢巻山三等三角点から真方位274° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯32° 58.7′ 東経129° 56.2′）
事故の概要	プレジャーボート第1明星丸は、南西進中、また、漁船たばた丸は、漁具を揚げながら漂泊中、両船が衝突した。 たばた丸は、船長が負傷し、左舷船首部外板の亀裂等を生じ、また、第1明星丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年7月28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 プレジャーボート 第1明星丸、4.91トン 292-47742長崎、個人所有 10.15m (Lr) × 2.15m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、121.40kW、昭和51年4月 B 漁船 たばた丸、0.4トン NS3-402173（漁船登録番号）、個人所有 5.36m (Lr) × 1.45m × 0.53m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、平成3年8月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年6月11日 免許証交付日 平成25年11月11日 （平成31年6月13日まで有効） B 船長B 男性 85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51年3月26日 免許証交付日 平成26年3月31日 （平成31年11月16日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂、船首甲板に破損、左舷中央部ガンネルに亀裂、左舷船首部の錨台が曲損、作業灯が流失等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時30分ごろ、常用薄明開始時刻：05時03分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、家族及び友人の2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、操縦区画の上方のマストに上から順に白色全周灯、赤灯、両色灯及び黄色回転灯をそれぞれ表示し、平成28年7月27日05時ごろ松原漁港南西方沖の釣り場に向けて同漁港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが、操縦区画の左舷側に立って手動操舵に当たり、約12～13ノット（kn）の対地速力で大村市鹿ノ島を北方から西方に回り込みながら、進行方向である南西方を見たところ、他船の灯火を認めなかったものの、5～6個の白色点滅灯（漁具等のブイ）を認めたので、それらの灯光を左舷側に見るように針路を定めた。</p> <p>A船は、松原漁港西方沖を南西進中、船長Aが、05時03分ごろ衝撃を感じて機関を中立にし、左舷側を見たところ、B船と衝突したことを知り、機関を後進にかけてB船に接近した。</p> <p>船長Aは、船長Bが負傷していたので、同乗者2人と共に船長BをA船に引き上げ、知人に本事故発生の連絡を行ってB船のえい航を依頼し、松原漁港の係留場所に帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、松原漁港西方沖において、作業灯1個を点灯して船外機を停止し、船首を北方に向けて漂泊を始め、船長Bが右舷船尾部に右舷船尾方に向けて立ち、南北方向約600mの範囲に仕掛けていたしゃこかご漁のかごを北側から南側に向けて揚げ始めた。（図1参照）</p> <div data-bbox="651 1464 1369 1711" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 B船の漁具概略図</p> <p>B船は、船長Bが、50個仕掛けていたかごの半分以上を揚げた頃、休憩する際に周囲の状況を確認したところ、右舷前方50～60m付近にA船を認め、A船がB船の右舷側に向かって来る態勢であったので、急いで船外機を始動し、大声で叫びながら、船尾を左に振って後進したものの、その船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Aの知人の船により、松原漁港の係留場所にえい航された。</p>

	<p>船長Bは、A船の同乗者が運転する車で病院に行き、鼻骨骨折疑い、顔面打撲傷及び口腔内裂創と診断された。</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>A船は、約12～13knの対地速力で航行すれば、船首が浮上し、船首方約20°の範囲に死角が生じていた。(写真1参照)</p>  <p>写真1 A船の操縦区画からの見通し状況</p> <p>A船は、船長Aが、本事故当時、船首方の死角を補う目的で、時々、操縦区画の左舷側から顔を出して前方を見ていたが、操縦区画を囲ったオーニングにより、正船首方から右舷側が見えにくい状況であった。(写真2、写真3参照)</p>   <p>写真2 A船の操縦区画 写真3 操縦区画の左舷側からの見通し状況</p> <p>船長Bは、作業灯として、アルミ製の傘を被せた30Wの白熱電球を左舷中央部ガネル上の高さ約1mの所に取り付けており、B船と同じ様な作業灯を点灯している僚船が約400～500mの距離から見えていたので、B船の作業灯も同じくらいの距離から見えるものと思っていた。(写真4参照)</p>  <p>写真4 B船の作業灯 (再現)</p>

	<p>B船の灯火設備は、本事故当時、作業灯のみであった。</p> <p>船長Bは、ふだん、明るくなってから出港するようにしていたが、本事故当時、用事があったので、04時20分ごろ出港したものの、松原漁港の係留場所から約600～700mの近い場所で操業するので、作業灯を点灯していれば、日出前の暗い時間帯に航行しても問題ないと思っていた。</p> <p>船長Bは、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれるものと思っており、操業中、7～8分ごとに休憩する際、周囲の見張りを行うようにしていた。</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>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 あり A あり、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、松原漁港西方沖を南西進中、船長Aが、同漁港出港時に鹿ノ島付近から南西方を見た際、同方向に他船の灯火を認めていなかったため、前路に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う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、鹿ノ島付近から南西方を見た際、衝突場所付近まで約700～800mの距離があり、B船の作業灯の視認距離がそれよりも短かったと推測できることから、B船の作業灯が見えなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時、船首方の死角を補う目的で、時々、操縦区画の左舷側から顔を出して前方を見ていたが、正船首方から右舷側が見えにくい状況であったことから、B船の作業灯に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、松原漁港西方沖で船首を北方に向けてしゃこかご漁のかごを揚げながら漂泊中、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に向かって接近するA船に気付くのが遅れ、50～60m付近に接近したA船に気付いて声を出し、機関を後進にかけて衝突を回避しようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、松原漁港の係留場所から約600～700mの近い場所で操業するので、作業灯を点灯していれば、日出前の暗い時間帯に航行しても問題ないと思い、作業灯を点灯していたものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火の設備がなかったことから、夜間に航行してはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、松原漁港西方沖において、A船が南西</p>

	<p>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、船首方の死角を補う見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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を行うこと。 ・ 日没から日出までは法定灯火を表示すること。 ・ 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。

付図1 事故発生経過概略図

