

船舶事故調査報告書

平成29年4月27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11月13日 03時05分ごろ
発生場所	長崎県平戸市の山大島北西方沖 的山大島長崎鼻灯台から真方位264° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 30.4′ 東経129° 31.2′）
事故の概要	瀬渡船 ^{げんかい} 玄海は、北西進中、また、プレジャーボート ^{ヤッカシー} Yakka Seaは、 錨泊中、両船が衝突した。 Yakka Sea は、船長が負傷し、右舷船尾部外板の亀裂等を生じ、また、 玄海は、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月14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 瀬渡船 玄海、9.1トン NS2-23075（漁船登録番号）、個人所有 13.09m（Lr）×3.16m×1.02m、FRP ディーゼル機関、382kW、昭和62年4月 第290-30407号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート Yakka Sea、5トン未満 241-16562長崎、個人所有 5.33m（Lr）×2.07m×0.90m、FRP ガソリン機関、66kW、平成11年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 44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4年10月22日 免許証交付日 平成24年9月24日 （平成29年10月21日まで有効） B 船長B 男性 51歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年3月2日 免許証交付日 平成26年10月7日 （平成32年3月2日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂、オーニングの破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 南流約0.5ノット（kn） 月没時刻：04時51分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、瀬渡しを目的で、法定灯火を表示し、平成28年11月13日02時30分ごろ的山大島西岸沖に向けて平戸市^{たびら}田平港を出港した。</p> <p>A船は、的山大島南西端の馬ノ頭^{うまのかしら}鼻沖でレーダーを1.75Mから0.5Mレンジに変更し、同鼻北東方付近で釣り客3人を瀬渡しした後、同島北西岸沖の貝瀬^{かいせ}と称する岩場（北側から順に中貝瀬、大貝瀬及び小貝瀬と呼称）に向け、約20knの速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長Aは、大貝瀬の東方沖で約13knの速力とし、慣れた海域なので目視により見張りを行いながら左転した際、船首方の中貝瀬東方沖に1隻の‘強い照明灯をつけた釣り船’（以下「C船」という。）を認めた。</p> <p>船長Aは、C船の居る場所が瀬渡し場所に近づく際の妨げとなるので、C船に接近したら探照灯を照らし、マイクでC船に対して移動してもらうように伝えなければならないと考えながら的山大島北西方沖を中貝瀬に向けて北西進した。</p> <p>A船は、03時05分ごろ、船長Aが、船首部に「カシャ」という音と軽い振動を感じたので、流木等に当たったものと思い、速力を落として後方を確認したところ、GPSプロッターの明かりらしきものが見えたので、B船に衝突したことに気づき、反転してB船の近くまで戻った。</p> <p>A船は、船長Aが、海上保安庁に本事故の発生を通報し、来援した巡視艇の指示により、的山大島の^{いまり}大島港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、貝瀬に向けて佐賀県伊万里港を出港した。</p> <p>船長Bは、小貝瀬南方沖で錨泊して釣りを行い、日没時、後部甲板用の照明としてオーニングの船尾側フレームへ3個の電池式LED型照明器を斜め約45°下向きに取り付け、さらにオーニングの両舷側に電池式LED型ランタンをそれぞれ1個ずつ取り付けて点灯し、釣りを続けた。</p> <p>B船は、中貝瀬東方沖に移動した後、再び釣り場を移動するために後部甲板用の照明灯をつけたまま、白色の全周灯と両色灯を表示し、大貝瀬の東側から北側沖を探索した後、大貝瀬北方沖で船首から錨を入れ、船首を北方に向けて錨泊した。</p>

	<p>船長Bは、バッテリーが消耗しないように全周灯と両色灯を消し、後部甲板中央部に置いた椅子に腰を掛け、時折周囲を確認しながら右舷船尾付近から出した釣りざおを見ながら釣りを行っていたところ、大貝瀬東方沖に北進するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船が左転してB船の方に向かってきたものの、後部甲板用の照明灯をつけているので、いずれB船に気付いてB船を避けてくれるものと思った。</p> <p>B船は、船長Bが、A船の接近状況を見ていたところ、A船にB船を避ける気配がなかったので、危険を感じ、頭に付けていたヘッドライトを振ってA船に注意を喚起したが、その右舷船尾部にA船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突時の衝撃で左舷側に倒れ、頭部等に痛みを感じた。</p> <p>B船は、来援した巡視艇の指示に従って大島港に入港し、A船と共に巡視艇職員の調査を受けた後、伊万里港に帰港した。</p> <p>船長Bは、佐賀県佐賀市内の病院で受診し、5日間の安静加療を要する頭部打撲、顔面打撲及び挫傷並びに頸椎捻挫と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の状況、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の状況、写真4 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の操舵室左舷側にいた釣り客の1人は、A船が大貝瀬北方沖を北西進中、C船の存在には気付いていたが、B船には気付いていなかった。</p> <p>B船は、水深約20mの場所において、船首から錨(約7kg)を投入し、錨索を約40m繰り出していた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、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>C船は、本事故当時、白色の全周灯を表示していたほか、同全周灯付近に設置したLED型灯火(12V、30W)で船体全体を照明するとともに、ソーラー蓄電式赤色回転灯(6V、6W)を点灯して他船にC船の存在が分かるようにしていた。</p> <p>船長Cは、大貝瀬北方沖で錨泊していたB船の照明灯を認めていた。</p> <p>貝瀬は、釣り人や釣り船が多く訪れる場所であり、本事故当時、B船及びC船が付近海域で錨泊していた。</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、的山大島北西方沖を北西進中、船長Aが、レーダー等を利用して適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB</p>

	<p>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及び釣り客Aは、共にB船に気付いていなかったことから、B船の後部甲板用の照明灯が背景のC船の明かりに紛れていた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、大貝瀬北方沖で錨泊中、船長Bが、B船に向けて航行して来るA船を認めた際、B船が後部甲板用の照明灯をつけており、A船がいずれB船に気付いてB船を避けてくれるものと思っていたところ、A船にB船を避ける気配がなかったので、ヘッドライトを振って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>B船は、錨泊中であつたことから、白色の全周灯を表示しなければならなかったが、本事故当時、同全周灯を表示していたとしても背景のC船の明かりに紛れていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bが、有効な音響による信号を行うことができる措置を講じていれば、B船に向けて航行して来るA船を認めた際、注意を喚起する信号を行うことができ、船長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、夜間、的山大島北西方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったため、前路のB船に気付かずに航行し、両船が衝突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"> ・状況に適した全ての手段（レーダー等）により、常時適切な見張りを行うこと。 ・夜間に錨泊する際には、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措置を講じておくこと。

付图 1 事故發生經過概略图

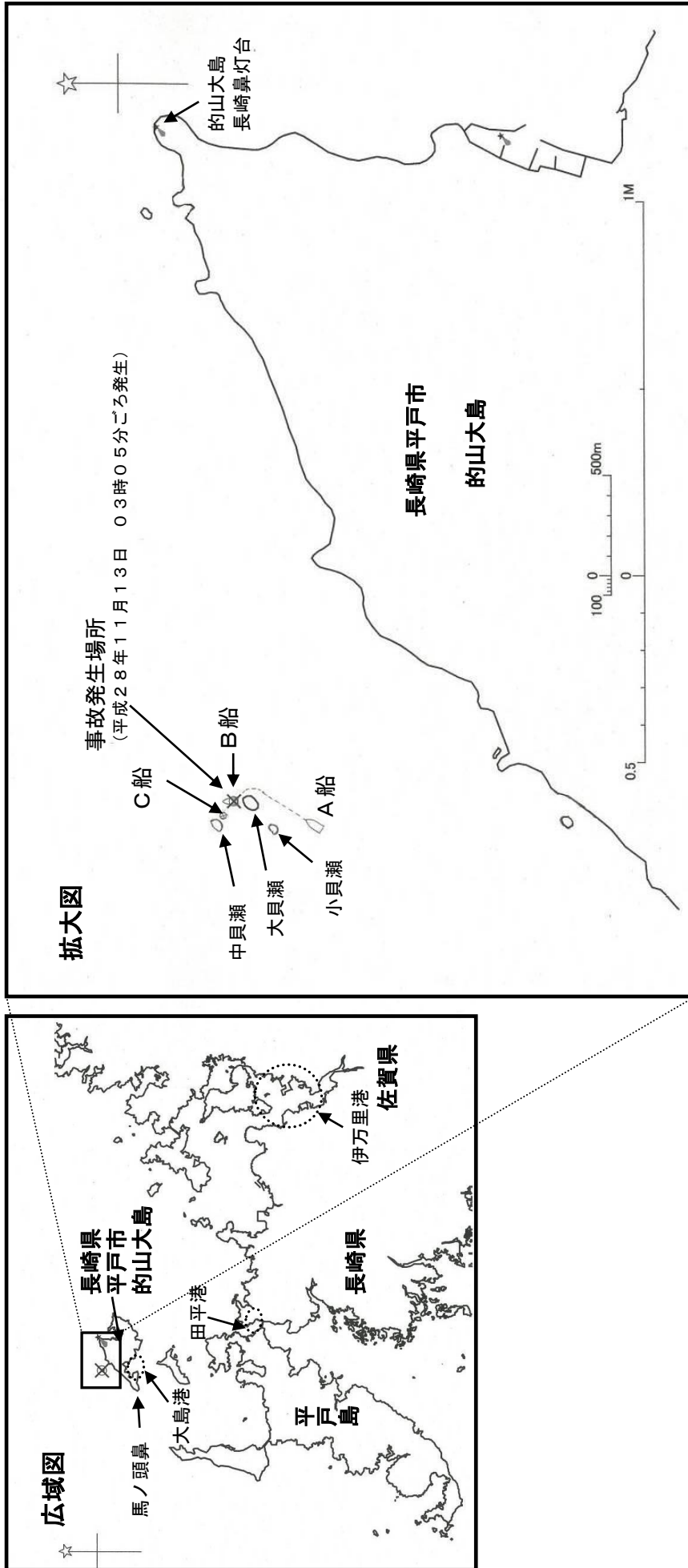


写真1 A船の状況



写真2 A船の損傷状況



損傷箇所

写真3 B船の状況



写真4 B船の損傷状況



損傷箇所