

船舶事故調査報告書

平成30年1月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年7月23日 05時25分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市波戸岬西方沖 波戸岬灯台から真方位259°4,200m付近 （概位 北緯33°32.9′ 東経129°48.1′）
事故の概要	プレジャーボート博福丸は、北西進中、また、プレジャーボート楽笑Ⅲは、漂泊中、両船が衝突した。 楽笑Ⅲは、同乗者及び船長が負傷し、右舷中央部外板に破口を生じ、また、博福丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年7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 プレジャーボート 博福丸、4.59トン SA3-21964（漁船登録番号）、個人所有 9.90m(Lr)×2.36m×0.80m、FRP ディーゼル機関、139.78kW、昭和51年7月27日 第290-10783号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 楽笑Ⅲ、5トン未満 290-37509佐賀、個人所有 6.81m(Lr)×2.44m×1.32m、FRP ガソリン機関、128.70kW、平成2年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71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58年3月29日 免許証交付日 平成27年4月21日 （平成32年7月27日まで有効） B 船長B 男性 41歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成26年5月16日 免許証交付日 平成29年7月13日 （平成34年7月12日まで有効） 同乗者B ₁ 女性 41歳

	同乗者B ₂ 男性 32歳
死傷者等	A なし B 重傷 3人（船長B、同乗者B ₁ 及び同乗者B ₂ ）、軽傷 2人（同乗者）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 南西流約1ノット（kn）、水温 約28℃ 日出時刻：05時27分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）5人を乗せ、船長Aが舵輪後方に立って操船に当たり、手動操舵により、唐津市馬渡島^{まだら}東方沖の釣り場に向けて佐賀県玄海町外津漁港^{げんかい ほかわづ}の船だまりを発した。</p> <p>A船は、船長Aが、波戸岬の南西方沖で‘多数のいか釣り船’（以下「いか釣り船群」という。）を安全に通過したのち船首方を見たところ、他船を見掛けなかったので、前路に航行の支障となる船はいないと思い、取り外し可能な背もたれ付きの椅子を舵輪後方に設置して腰を掛け、馬渡島南条鼻^{なんじょう}付近を船首目標にして約15knの対地速力で北西進した。</p> <p>船長Aは、馬渡島を見ながら航行していたところ、操舵室前面の右舷側の窓からB船の船首部が至近に見えたので、とっさに主機を中立運転としてスロットルレバーを手前に引き、左舵を取って主機を後進としたものの、平成29年7月23日05時25分ごろA船の船首部に衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、椅子から立ち上がって前方を見たところ、後進を始めたA船の船首方にB船を認めたので、B船と衝突したことが分かった。</p> <p>船長Aは、A船の右舷船首部付近で泳いでいるB船の乗船者1人を認めてA船の同乗者がA船に引き揚げた後、B船の後部甲板にいた乗船者4人を救助しようとB船に近づいていたところ、B船が転覆して全員が海中に投げ出されたが、いずれもA船の同乗者によりA船に引き揚げられた後、118番通報を行った。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により、B船のえい航を巡視艇に引き継ぎ、救助したB船の乗船者を乗せて外津漁港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B₁及び同乗者B₂ほか友人2人（以下「同乗者B₃」及び「同乗者B₄」という。）を乗せ、波戸岬西方沖で機関を停止し、05時15分ごろ船尾からパラシュート型シーアンカー（以下「シーアンカー」という。）を投入して船首を北東方に向けた状態で漂流し、船室で横になっていた同乗者B₁を除く4人が、それぞれ後部甲板の四隅に立って船外を向き、釣り竿^{さお}を出して釣りを始めた。（図1参照）</p>

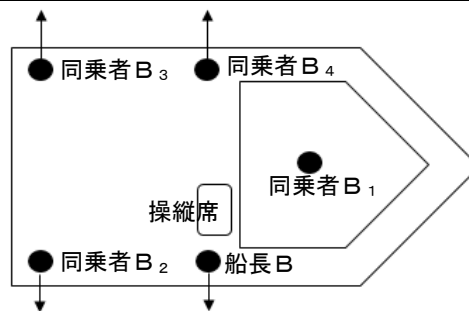


図1 B船の乗船者の位置図

船長Bは、右舷方1,000m付近にA船を認め、その後、A船が船首をB船の方に向けて来ていることが分かったが、500m付近でA船の船首がB船の船首方向を向いたので、B船を認めて避航したものと思い、同乗者B₂等と共にA船の動静を見ていたところ、今度は舵を左に切る態勢となったので、B船の機関を始動し、同乗者B₂等に釣りを中断するように伝えた。

船長Bは、300m付近で再度舵を右に切る態勢となったA船を見て、B船のシーアンカーに気付いて右転したものと思い、引き続きA船の状況を見ていたところ、200m付近に接近して来たので念のために汽笛の吹鳴を繰り返した。

B船は、A船がB船の船首方ぎりぎりを通る態勢で100m付近に接近してきたので、船長Bが危険を感じて機関を全速力後進にかけたところ、その右舷中央部と左転したA船の船首部とが衝突した。

B船は、同乗者B₄が、機関を全速力後進にかけた勢いで落水し、船長Bが、A船の船首部分との接触で負傷したものの、衝撃で負傷した同乗者B₁を船室から引っ張り出して同乗者B₂及び同乗者B₃と共にB船の後部甲板にいたが、右舷中央部外板の破口部分から浸水して右舷側に傾斜したので、全員が海に飛び込んだところ、右舷側に転覆した。

船長B及び同乗者4人は、いずれもA船に救助されてA船で外津漁港に向かい、船長Aの通報を受けて海上保安庁が手配した救急車で病院へ搬送された。

同乗者B₁は多発肋骨骨折等と、同乗者B₂は頸椎捻挫^{けいつい}及び左肋軟骨損傷等と、同乗者B₃は左足第4趾中節骨剝離骨折^{しちゅうせつこつ}等と、同乗者B₄は右大腿部打撲傷と診断され、また、船長Bは、右前額部挫創^{しつがい}及び右膝蓋骨骨折等と診断された。

B船は、海上保安庁からの要請を受けて駆けつけたA船が所属する漁業協同組合の漁船2隻により、外津漁港へえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

A船は、操舵区画の上段と下段にそれぞれ窓があり、12kn以上の速力で航行すると船首が浮上し、椅子に腰を掛けて操船した場合は下段の窓から見張りを行う態勢となるので、正船首方に約21°の死角

	<p>が生じたが、舵輪後方に立って操船する場合は上段の窓から見張りを行うので、船首方に死角が生じなかった。</p> <p>船長Aは、A船を操船するのが5回目で、これまでは同乗している者に船首部の前部甲板より一段高くなっている甲板（以下「船首甲板」という。）での見張りを頼んでいたが、本事故当日は、同乗者がいずれも初めてA船に乗り、乗船後すぐに前部甲板に座って釣りの仕掛けの準備を始めたり後部甲板に座ったりしたので、自身が立って上段の窓から見張りを行えばいいと思い、同乗者に船首甲板での見張りを頼まなかった。</p> <p>船長Aは、いか釣り船群を適宜左右に転舵しながら安全に通過した後、波等により船首が左右に振れながら南条鼻に向けて北西進したが、船首を振って蛇行しながら航行した認識はなかった。</p> <p>船長Aは、これまで本事故発生場所付近で釣りをしている船を余り見掛けたことがなく、いか釣り船群を無事に通過して安心したので、船首方を見た際にB船を見落としたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>A船は、同乗者のうち4人が前部甲板の床に座り、1人が後部甲板の床に船首方を向いて座っていたが、船長Aを含め、B船の汽笛を聞いた者はいなかった。</p> <p>同乗者B₁及び同乗者B₄は、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 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、波戸岬西方沖を北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船はいないと思い、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船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、これまで本事故発生場所付近で釣りをしている船を余り見掛けたことがなく、いか釣り船群を無事に通過して安心したことから、船首方を見たものの、前路に航行の支障となる船はいないと思っただものと考えられる。</p> <p>いか釣り船群を通過後のA船の航行経路については、船長Aがいか釣り船群を通過したのち船首を振って蛇行しながら航行した認識がないとしているが、船長Bが約500m付近から蛇行しながらB船に接近して来るA船を認めたとしていることから、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、波戸岬西方沖で漂泊中、船長Bが、B船に接近して来るA船を認め、機関を始動して汽笛を吹鳴し、その後A船がB船の船首ぎりぎりを通り過ぎていく態勢となったので、危険を感じて機関を全速力</p>

	後進としたものの、A船が衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、日出前の薄明時、波戸岬西方沖において、A船が北西進中、B船が漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる船はいないと思ひ、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったため、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。
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"> ・航行中に船首が浮上するなどして死角が生じる場合には、立って操船する等、船首死角を補う見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

