

## 船舶事故調査報告書

平成30年3月14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9月25日 18時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市高後埼北東方沖 高後埼灯台から真方位053° 約862m付近 (概位 北緯33°06.2′ 東経129°40.6′)
事故の概要	漁船第十恵比須丸は、北東進中、また、プレジャーボート義丸は、錨泊中、第十恵比須丸が義丸に衝突した。 第十恵比須丸は、船首部船底外板の亀裂等を生じ、また、義丸は、船尾部外板の圧壊等を生じた。
事故調査の経過	平成29年9月26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 第十恵比須丸、4.9トン NS3-505331（漁船登録番号）、個人所有 11.35m (Lr) × 2.65m × 0.95m、FRP ディーゼル機関、154.46kW、平成6年3月27日 第292-38660号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 義丸、5トン未満 292-32371長崎、個人所有 11.05m (Lr) × 2.27m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、55.16kW、昭和52年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66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49年11月15日 免許証交付日 平成25年9月20日 (平成31年4月26日まで有効) B 船長B 男性 69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56年4月6日 免許証交付日 平成25年4月12日 (平成30年4月11日まで有効)
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部船底外板に亀裂、左舷船首部錨台の破損等 B 船尾部外板の圧壊、オーニングの曲損等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日没時刻：18時15分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成29年9月25日17時30分ごろ佐世保市俵ヶ浦の船だまりに向けて同市九十九島湾内のかき養殖筏を出発し、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長Aは、九十九島湾内から高後埼に至る間、操舵室の天窓を開け、顔を出して操船に当たり、高後埼南方沖を左転する前に操舵席に腰を掛け、俵ヶ浦の船だまりに向けて北東進する際、左舷側の陸岸との距離に注意しながら目視で操船に当たっていたが、前路に他船を認めなかった。</p> <p>A 船は、高後埼北東方沖を北東進中、18時00分ごろ船長Aが船首方至近にB船のオーニング（日よけ）を認めたものの、直後にA船の船首部がB船の船尾部に衝突し、B船の後部甲板へ乗り上がった。</p> <p>船長Aは、携帯電話で知人に連絡をするとともに、A船を後進させてB船から離し、B船の右舷側に着けた。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りをする目的で、高後埼北東方沖で船首を北東方に向け、船首側、船尾側の順で投錨し、錨泊を開始した。</p> <p>船長Bは、船尾側の投錨を終えて船尾方を見た際、約500mの距離からB船に接近する知人の船であるA船を認めたものの、自分に話をしに接近してきているのだろうと思っていた。</p> <p>船長Bは、引き続きA船を見ていたところ、減速する様子もなく接近するA船に危険を感じ、A船が約50mの距離に接近したところで左舷船尾側のブルワークに上り、オーニングの支柱につかまった。</p> <p>B 船は、船長Bが左舷船尾側のブルワークに上って間もなく、A船がB船の船尾部に衝突してB船の後部甲板に乗り上がり、B船の船尾部外板が圧壊し、船体が右舷側に傾斜して浸水した。</p> <p>B 船は、A船及び来援した船長Aの知人の船に両舷から挟まれてロープで固定され、横抱きの状態で俵ヶ浦の船だまりにえい航された。 (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、本事故当時、約13knの速力で航行をしており、その際、船首が浮上し、船首方に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、レーダーを0.25海里レンジとして作動させていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから、俵ヶ浦の船だまりに向けて北東進する際、左舷側の陸岸との距離に注意しながら目視で操船に当たっていた。</p>

	<p>船長Aは、ふだん、B船が、本事故発生場所付近で釣りをしていることを認識しており、船首を振って死角を補う等の操船を行い、B船を認めた際は、左右どちらかに回避して通過していたが、本事故当時は、そのことが念頭になく操船していたと本事故後に思った。</p> <p>B船は、音響信号装置を装備しており、吹鳴スイッチが操舵スタンド内の右舷側に設置されていた。</p> <p>船長Bは、錨泊して釣りをを行っているとき、B船に知人の船舶が接近し、釣果について尋ねられる等、声を掛けられることがあった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p><b>分析</b></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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、高後埼北東方沖を北東進中、船長Aが、左舷側の陸岸との距離に注意を向け、前方の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船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーを作動させていたが、レーダー画面の確認を十分に行っておらず、また、船首が浮上した状態で航行し、前方に死角が生じていたものの、死角を補う見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだんから錨泊して釣りをしている際、知人の船舶が接近し、話をしに来ることがあったので、本事故当時もA船を確認した際に衝突の危険を感じることはなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の速力が約13knであったこと及び船長Bが危険を感じた両船間の距離が約50mであったことから、衝突までの時間が約7秒であり、音響信号装置による注意喚起を行っても回避ができなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、高後埼北東方沖において、A船が北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、左舷側の陸岸との距離に注意を向け、前方の見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かずに航行し、A船がB船に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・レーダー画面を確認する、船首を振って死角を補うなど、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・甲板上で活動をする際は、救命胴衣を着用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

