

船舶事故調査報告書

平成30年7月4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11月16日 15時01分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港第6区 長崎港小江沖防波堤灯台から真方位274° 1,350m付近 （概位 北緯32° 45.3′ 東経129° 47.6′）
事故の概要	漁船55暁星丸は、北西進中、また、プレジャーボート潤は、錨泊中、両船が衝突した。 55暁星丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、潤は、左舷船首部防舷材の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月21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暁星丸、19トン NS2-14759（漁船登録番号）、暁星水産有限会社 18.83m(Lr)×4.37m×1.70m、FRP ディーゼル機関、558.98kW、昭和60年5月16日 第292-42004号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 潤、5トン未満 292-22670長崎、個人所有 5.42m(Lr)×2.06m×0.95m、FRP ディーゼル機関、33.10kW、昭和58年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 34歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年4月26日 免許証交付日 平成27年12月8日 （平成33年4月26日まで有効） B 船長B 男性 70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15年8月29日 免許証交付日 平成25年8月1日 （平成30年8月31日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部防舷材に亀裂、左舷船首部の手すりに折損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、長崎市三重式見港で氷の積込みを行う目的で、平成29年11月16日14時30分ごろ長崎港第5区の係留地を出発した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室後部の一段高くなった畳を敷いたスペースの前端部に腰を掛けて操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約10～11ノットの対地速力で手動操舵により長崎市松島東方沖を北進した。</p> <p>A船は、長崎市鳴埼南西方沖に至り、船長Aが、目視で転針後の進行方向を確認したところ、航行の支障となる他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、三重式見港沖の長崎市神楽島に向けて左転し、スマートフォンの操作を行いながら長崎市立目埼南西方沖を北西進した。</p> <p>船長Aは、三重式見港に入港して氷の積込みを行った後、長崎県五島市福江島南東方沖の漁場に向かう途上、海上保安官からスマートフォンに連絡があり、A船とB船とが衝突していたことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、あじ釣りの目的で、08時00分ごろ長崎市伊王島東方沖の釣り場へ向けて長崎港第6区の係留地を出発した。</p> <p>B船は、伊王島北東方沖を南西進中、船長Bが風が強く同島東方沖の波が高いように感じたので釣り場を変更することとし、08時14分ごろ立目埼南西方沖の釣り場に到着して錨泊を始め、その後、風が弱まったので、伊王島東方沖の釣り場へ移動した。</p> <p>B船は、再び風が強まったので、14時00分ごろ立目埼南西方沖の釣り場に戻り、船長Bが、右舷前部から重さ約9kgの錨を海中へ投入して直径約14mmの錨索を約50m繰り出し、主機を停止して、錨泊中を示す黒色の球形形象物を船体中央部のマストに表示し、錨泊した。</p> <p>船長Bは、B船の船首が南西方に向いた状態で、後部甲板で機関区画の蓋の左舷側に南方を向いて腰を掛け、さおを出して釣りを行っていたところ、左舷方700～800m付近にB船に向かって接近するA船を視認したが、ふだん、B船が錨泊中に、近くを航行する他船がB船の錨泊場所を隔てた沖側を航行していたので、そのうちA船がB船を避けて航行すると思い、釣りを続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、約100mに接近したA船を認め、立ち上がって両手を振って大声を出したものの、A船にB船を避ける気配がなく、危険を感じて左舷船尾部に取り付けられたステップに移動して海</p>

	<p>中に飛び込もうと身構えた直後、15時01分ごろその左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が停船せずに航行を続けたので、A船の船尾に書かれた船名等を確認した後、118番通報を行った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本事故前日が休漁となるほど時化^{しげ}ており、本事故当日も高い波が残っていたので、本事故発生場所付近で魚釣りをする小型船はいないと思った。</p>
分析 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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、長崎港第6区を北西進中、船長Aが、スマートフォンの操作を行って船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中の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、本事故前日が休漁となるほど時化^{しげ}ており、本事故当日も高い波が残っていたので、本事故発生場所付近で魚釣りをする小型船はいないと思ったこと、及び本事故当時、鳴埼南西方沖で転針後の進行方向を確認した際、航行の支障となる他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思ったことから、船首方の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、長崎港第6区において錨泊中、船長Bが、左舷方700～800m付近にB船に向かって接近するA船を認めた際、A船がB船を避けてくれると思い、錨泊を続けたことから、衝突を避けるための措置が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、B船が錨泊中に、近くを航行する他船がB船の錨泊場所を隔てた沖側を航行していたので、そのうちA船がB船を避けてくれると思ったことから、錨泊を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、長崎港第6区において、A船が、北西進中、B船が、錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船を避けてくれると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・航行中は操船に専念し、目視やレーダーを活用するなどして常時適切な見張りを行うこと。 ・錨泊中に接近する他船を認めた場合は、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に錨索を解放して移動するなど、衝突を避けるための措置を講じること。

付図1 事故発生経過概略図

