

船舶事故調査報告書

令和元年10月2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30年11月11日 15時40分ごろ
発生場所	長崎県松浦市黒島東方沖 貝瀬灯台から真方位226° 1,600m付近 (概位 北緯33° 27.1' 東経129° 43.9')
事故の概要	旅客船フェリーたかしま2は、西北西進中、また、プレジャーボートSouthern Crossは、南南西進中、両船が衝突した。 Southern Crossは、船長が負傷し、船首部バウスプリットの割損等を生じ、また、フェリーたかしま2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30年11月16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 旅客船 フェリーたかしま2、162トン 136881、鷹島汽船有限会社（A社） 32.06m×8.50m×2.84m、鋼 ディーゼル機関、882kW、平成14年7月27日 B プレジャーボート Southern Cross、5トン未満 292-29485佐賀、個人所有 7.14m (Lr) × 2.75m × 1.36m、FRP ディーゼル機関、140.48kW、昭和62年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年8月25日 免状交付年月日 平成27年6月23日 免状有効期間満了日 令和2年8月24日 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9年5月20日 免許証交付日 平成29年5月15日 (令和4年5月19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 船首部バウスプリットに割損、船首部ハンドレール取付け部及び左舷側舷縁材に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約120cm（波瀬（伊万里湾））
事故の経過	<p>A船は、船長A、甲板員及び機関長が乗り組み、旅客1人を乗せ、平成30年11月11日15時30分ごろ松浦市黒島漁港に向けて同市鷹島阿翁浦漁港を定時出港した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室中央部で操舵装置の前に立って手動操舵により操船を行うとともに目視で見張りに当たり、また、甲板員が操舵室左舷側後部の作業台で船尾方を向いて事務作業を行い、阿翁浦漁港西方沖を南西進した。</p> <p>船長Aは、阿翁浦漁港西方沖に南北方向に築造された一文字形の防波堤南端沖を通過したところで、右舵を取り、黒島漁港に向かう西北西方の針路とした後、目視で前方を見渡して他船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、約8.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ）で西北西進中、15時39分ごろ右舷船首方にA船の進路に向かって航行するB船の船体左舷側を視認し、A船がB船の進路を避ける立場にあると認識していたものの、小型船舶であるB船の方がA船よりも避航動作をとりやすいと思い、B船に変針してもらうことを意図して汽笛で短音を1回吹鳴した。</p> <p>甲板員は、汽笛を聞き、事務作業をやめて船首方を振り返り、B船に気付いた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船が変針しなかったので、更に汽笛で短音を3回吹鳴したものの、B船が接近を続け、衝突は避けられないと思い、衝突時の衝撃を緩和する目的で、左舵一杯を取り、続いて主機を中立運転とした直後、15時40分ごろ右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>甲板員は、操舵室から出て旅客の安全及びB船の状況を確認した。</p> <p>機関長は、主機の運転状態が変わったので、入港すると思い、機関室から出たところ、異変に気づき、昇橋してB船と衝突したことを知り、その後、A船の損傷状況を確認するとともに海上保安庁への通報及びA社への連絡を行った。</p> <p>A船は、左旋回してB船付近に戻り、船長Aが、B船の後部デッキにいた乗船者にB船乗船者の負傷状況等を確認し、一旦黒島漁港に入港して旅客を下船させた後、再びB船付近に戻り、海上保安庁の調査を受ける目的で、B船と共に黒島漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」とい</p>

	<p>う。) 1人を乗せ、鷹島西方沖の貝瀬^{かい}周辺で釣りをを行う目的で、06時40分ごろ伊万里港の係留地を出港した。</p> <p>B船は、貝瀬西方沖で、錨泊して釣りを行った後、帰港することとし、15時37分ごろ釣り場を出発した。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、松浦市魚^{おご}島と鷹島間の水路(以下「本件水路」という。)に向く針路として手動操舵により操船を行うとともに目視で見張りに当たり、また、同乗者が海水ポンプでくみ上げた海水を使用して後部デッキの掃除を行い、黒島東方沖を南南西進した。</p> <p>B船は、約10.0knの速力で航行中、船長Bが、黒島南東端の品^{ひん}崎周辺の浅所に接近し過ぎないように、品崎との距離を確認しながら本件水路に向けて操船していたところ、突然、A船の船体右舷側が左方から視界の中に入ってきたので、急いで主機を後進としたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、A船に押されて船首部が右方に振られ、船長Bが、操舵室内の航海計器に身体を打ち付けた後、主機を中立運転とし、左舷側をA船の右舷外板に擦過した。</p> <p>B船は、その後、A船と共に黒島漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、翌日、病院を受診し、左^{きょう}頬部打撲、左下肢挫創等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、GPSプロッターを作動させ、レーダーをスタンバイ状態として常用基準経路を航行していた。</p> <p>A船の海上公試運転成績表によれば、機関負荷を4/4とした場合の平均速力は約12.0knであった。</p> <p>A船の操舵室に掲示された旅客船の操縦性能に関する資料によれば、機関負荷を4/4とし、後進最大とした場合、船体停止までの時間及び距離がそれぞれ約80秒及び約300mで、また、舵角35°で右旋回及び左旋回した場合、回頭角度90°となるまでの時間がそれぞれ約30秒及び約22秒、旋回縦距^{*1}がそれぞれ約95m及び約80mであった。</p> <p>船長Aは、ふだん、右舷側から航行してくる船舶と進路が交差する場合、余裕を持って避航動作をとっていたが、本事故当時、B船の発見が遅れたので、小型船舶で操縦性能が優れるB船が変針して避航動作をとることを期待した。</p> <p>B船は、GPSプロッターを作動させ、レーダーを休止していた。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛が聞こえなかった。</p>

*1 「旋回縦距」とは、転舵時の船の重心位置から90°回頭したときの船体重心の原針路上での縦移動距離をいう。

	船長B及び同乗者は、膨張式の救命胴衣を着用していた。
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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、黒島東方沖を西北西進中、船長Aが、右舷船首方にA船の進路に向かって航行するB船を視認した際、B船が避航動作をとることを期待して同じ針路及び速力で航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、右舷船首方にA船の進路に向かって航行するB船を視認した際、A船がB船の進路を避ける立場にあると認識していたものの、小型船舶で操縦性能が優れるB船の方がA船よりも避航動作をとりやすいと考えたことから、B船に避航動作をとることを期待したものと考えられる。 B船は、黒島東方沖を南南西進中、船長Bが、右舷方の品埼との距離を確認しながら本件水路に向けることに意識を集中していたことから、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、黒島東方沖において、A船が西北西進中、B船が南南西進中、船長Aが、B船が避航動作をとることを期待して同じ針路及び速力で航行し、また、船長Bが、右舷方の品埼との距離を確認しながら本件水路に向けることに意識を集中していたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 他船が小型船舶であっても、衝突のおそれがある場合は、海上交通ルールに従って避航動作をとること。 ・ 航行中は、特定の方向に意識を集中することなく、常時、周囲の見張りを行うこと。 ・ 航行中は、目視のみに頼らず、双眼鏡やレーダーも有効活用して見張りを行い、他船の早期発見に努めること。

付図1 事故発生経過概略図

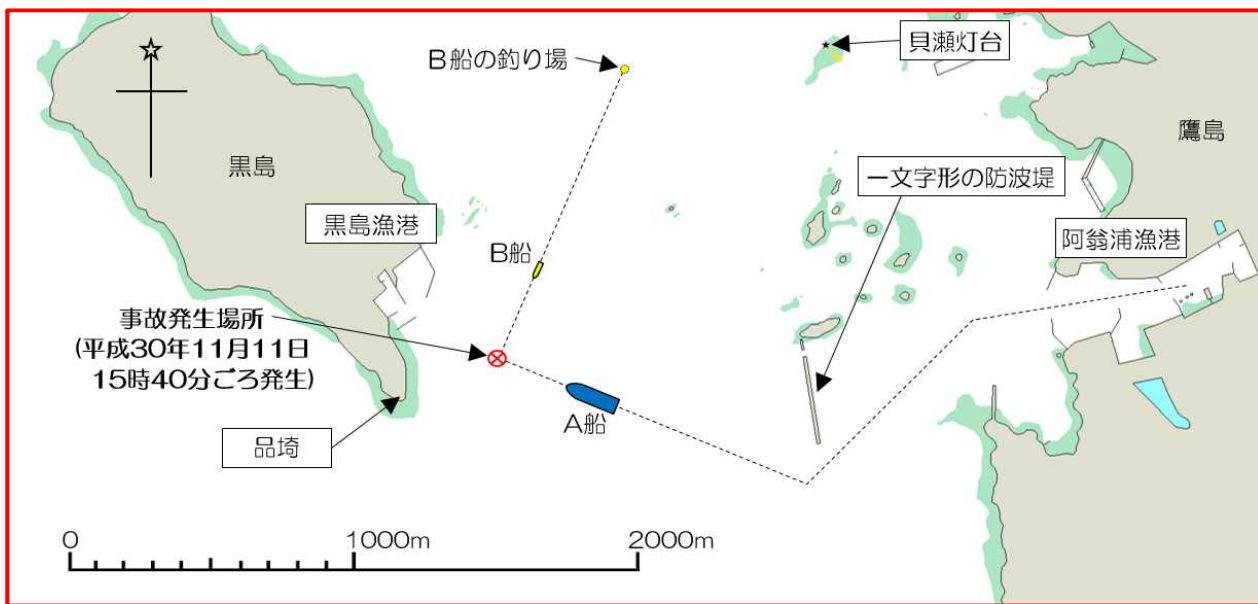


写真1 A船



擦過傷箇所

写真2 B船



船首部バウスプリットに割損