

船舶事故調査報告書

令和元年11月6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5日 22時14分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市高島南方沖 牛ヶ首灯台から真方位143°510m付近 （概位 北緯33°09.4′ 東経129°35.1′）
事故の概要	漁船来夢は、東進中、また、漁船勝漁丸は、錨泊中、両船が衝突した。 来夢は、船首部船底外板の擦過傷等を生じ、また、勝漁丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月8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 来夢、19トン NS2-23500（漁船登録番号）、有限会社山口水産 27.50m×4.51m×1.37m、FRP ディーゼル機関2基、845.80kW（合計）、平成30年6月13日 第290-65479号（船舶検査済票の番号） B 漁船 勝漁丸、4.9トン NS3-505770（漁船登録番号）、個人所有 12.95m（Lr）×2.47m×0.82m、FRP ディーゼル機関、283.10kW、平成8年3月18日 第292-48175号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 22歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年9月25日 免許証交付日 平成27年9月28日 （令和2年9月27日まで有効） B 船長B 男性 49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8日 免許証交付日 平成30年1月30日

	(令和5年8月10日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底外板に擦過傷及び推進器翼に曲損 B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 月没時刻：11月5日16時15分ごろ 月齢：27.0
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか8人が乗り組み、ごち網漁の目的で、平成30年11月4日16時00分ごろ長崎県小値賀町小値賀島西方沖の漁場に向けて佐世保市相浦港を出港した。</p> <p>船長Aは、操業を終えたのち、5日20時50分ごろ小値賀島南方沖で、操舵室内の左舷側に設置されていた舵輪後方の椅子に腰を掛けて1人で操船に当たり、法定灯火を表示して帰途についた。</p> <p>船長Aは、佐世保市黒島漁港北方沖で手動操舵とし、針路を真方位約090°に定め、約20ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、船首浮上によって船首方に死角が生じていた状況下、目視とレーダー画面で周囲の状況を確認しながら東進した。</p> <p>A船は、高島南方沖に至り、船長Aが、レーダー画面上で前路に船舶らしき映像を認めなかったので進路上に航行の支障となる他船はいないと思って続航中、船首方の死角の右に見えてきたB船の明かりと船体を認め、機関を中立運転としたものの、22時14分ごろ、A船の船首部がB船の左舷船首部に衝突し、B船を乗り越えて停止した。</p> <p>船長Aは、乗組員の1人と操船を交替し、他の乗組員と共に海中に投げ出された船長Bを救助し、その後、A船のポンプを使ってB船の排水作業を行った。</p> <p>操船を交替した乗組員は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、あじ一本釣り漁の目的で、5日17時00分ごろ高島南方沖の漁場に向けて佐世保市高島漁港東地区を出港し、17時10分ごろ水深約25mの漁場に到着した。</p> <p>船長Bは、法定灯火の表示に加えて白色LEDの作業灯などを点灯し、重さ約55kgの唐人錨を船首部から投入し、同錨に長さ約1.5m、重さ約10kgの金属製チェーンを介してつないだ直径16mmの化学繊維製錨索を約35m伸出して船首部のたつに止め、機関を中立運転とし、船首を北北東方に向けて錨泊し、操業を開始した。</p> <p>船長Bは、前部甲板右舷側の操舵室寄りに立った姿勢で右舷斜め後方を向き、手釣りによる操業を行っていたところ、ふと左舷方を見たとき、左舷船尾方至近にB船の船首部に向かって接近するA船の白灯1個を認め、衝突の危険を感じたものの、後部甲板に移動することしかできず、B船がA船と衝突するのを認めた。</p>

	<p>船長Bは、衝突の衝撃で傾いたB船から海中に投げ出されたが、間もなくA船に救助され、海上保安庁への本事故発生の通報を船長Aに依頼し、その後、B船操舵室から持ち出した携帯電話で家族に連絡を取った。</p> <p>B船は、海上保安庁の巡視艇が監視に当たる中、A船にえい航されて相浦港に入港した。</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>船長Aは、本事故当時、操船位置から正船首方を見たとき、左舷側に約5°、右舷側に約15°の範囲で船首浮上による死角が生じていたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、ふだん、航行中に船首方に死角が生じていた場合、レーダー画面で前路に船舶らしき映像を認めると船首を左右に振って前路の状況を確認するようにしていた。</p> <p>船長Aは、レーダー画面上にB船の映像を認めなかったのは、海面反射等に対する感度の調整を十分に行っていなかったことによるものと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、操業中、時折周囲を見渡していたつもりであったが、漁獲が好調だったので、操業に集中しており、A船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、固型式救命胴衣を船内に備えていたが、本事故当時、操業に集中しており、着用を忘れていたと本事故後に思った。</p> <p>B船は、汽笛を装備していたものの、レーダー反射器は備えていなかった。</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 あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、高島南方沖を約20knの速力で東進中、船長Aが、船首が浮上して船首方に死角が生じていた状況下、レーダー画面上で前路に船舶らしき映像を認めず、進路上に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で錨泊中のB船に直前まで気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、高島南方沖で錨泊中、船長Bが、漁獲が好調であり、操業に集中しながら錨泊を続けたことから、B船に向かって接近する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。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、高島南方沖において、A船が約20knの速力で東進中、B船が錨泊中、船長Aが、船首が浮上して船首方に死角が生じていた状況下、レーダー画面上で前路に船舶らしき映像を認めず、進路上に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ針路及び速力で</p>

	<p>航行を続け、また、船長Bが、操業に集中しながら錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、船首浮上によって船首方に死角が生じている場合、レーダーのみで他船の存在の有無を判断することなく、時折、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 錨泊して操業中であっても、操業のみに集中することなく、適宜、周囲の見張りを行い、接近する他船があれば注意喚起し、必要に応じて衝突を避けるための措置を講じること。 ・ 単独乗組みで出漁して操業を行う際は、救命胴衣の着用を徹底すること。

付図1 事故発生経過概略図

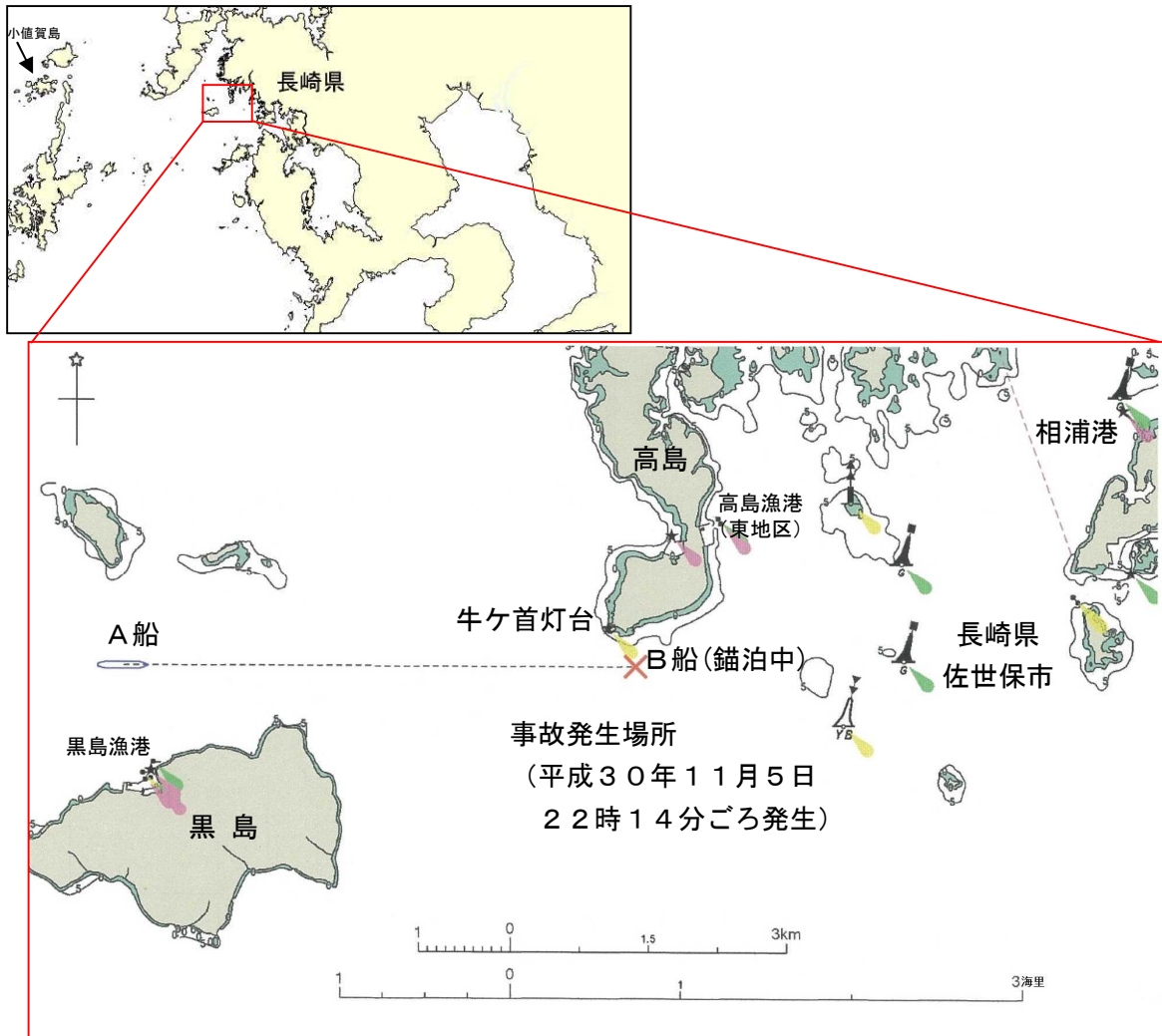


写真1 A船



写真2 B船

