

船舶事故調査報告書

令和元年11月27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	令和元年5月4日 08時20分ごろ
発生場所	長崎県長崎市沖之島南方沖 <small>おきの</small> <small>ひぜんくろせ</small> 肥前黒瀬灯台から真方位192°1,100m付近 （概位 北緯32°40.5′ 東経129°46.7′）
事故の概要	プレジャーボート <small>なみ</small> 奈美丸は、南西進中、また、プレジャーボートかづ丸は、漂泊中、両船が衝突した。 奈美丸は、プロペラ翼の曲損等を生じ、また、かづ丸は、右舷側外板に破口等を生じて沈没した。
事故調査の経過	令和元年5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 プレジャーボート 奈美丸、3.2トン 292-39633長崎、個人所有 9.52m (Lr) × 2.53m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、154.46kW、平成3年9月 B プレジャーボート かづ丸、0.9トン NS3-48970（漁船登録番号）、個人所有 6.56m (Lr) × 1.94m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、26.48kW、昭和59年8月8日 第292-24830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 67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14年6月10日 免許証交付日 平成29年5月16日 （令和4年6月9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 昭和58年8月9日 免許証交付日 平成27年11月25日 （令和2年11月24日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A プロペラ翼及びプロペラ軸に曲損、並びに船首船底外板及び左舷船底外板に擦過傷 B 右舷側外板に破口等、沈没（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1～2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A₁」及び「同乗者A₂」という。）を乗せ、‘レーダー映像が重畳したGPSプロッター’（以下「本件GPS」という。）を作動させ、長崎市端島沖の釣り場に向け、同市大^{おおなか}瀬戸を約17ノット（kn）の対地速力で手動操舵により南南西進した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、船首浮上により船首方に死角が生じている状況下、長崎市伊王島^{いおうじま}大橋を通過した後、令和元年5月4日08時17分ごろ、操舵室の天窓から顔を出し、約2.0～3.5海里（M）前方の同市高島及び中ノ島を見ながら、中ノ島南側に拡張する浅瀬に接近し過ぎないように右転して端島東方沖に向け針路を定めた。</p> <p>船長Aは、天窓から顔を出した際、前路に航行の支障となる他船を認めなかった。</p> <p>（写真1、写真2参照）</p> <div data-bbox="764 1061 1206 1496" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船操舵室の天窓から顔を出している状況（再現）</p> <div data-bbox="740 1599 1236 1980" data-label="Image"> </div> <p>写真2 A船操舵室の天窓からの見通し状況</p>

	<p>A船は、08時18分ごろ肥前黒瀬灯台の東方沖を通過し、船長Aが、再度天窓から顔を出して前方を確認した後、椅子に腰を掛け、操舵室出入口付近にいた同乗者A₁と会話をしながら操船に当たっていたところ、船首方至近にB船のマストを視認し、右舵一杯を取ったものの、08時20分ごろA船の船首部がB船の右舷前部に衝突した。</p> <p>船長Aは、直ちにクラッチレバーを中立としたところ、A船がB船に乗り上がって停止し、付近の海面に船長B及び船長Bの親族（以下「同乗者B」という。）を認めたので、同乗者A₁及び同乗者A₂と協力してB船の乗船者2人を救助した後、118番通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、06時50分ごろ肥前黒瀬灯台南東方沖の釣り場に到着し、右舷船尾部からシーアンカーを投入して船首を西南西方に向け、機関を停止して漂泊を開始し、風及び潮流により西南西方に流されながら、船長Bが右舷前部で、同乗者Bが左舷前部で、それぞれ甲板に座って手釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、08時17分ごろ伊王島大橋の南方沖を南進するA船を初認し、A船を見ながら釣りを行っていたところ、A船が肥前黒瀬灯台東方沖を通過した頃、A船の船首がB船に向いたものの、まだ距離があったので、危険を感じていなかった。</p> <p>船長Bは、これまで航行船が漂泊中のB船を避けていたので、そのうちA船がB船を避けてくれると思ってA船の動静を見ていたが、A船が針路を変えずに接近するのを見て、同乗者BにA船の接近を知らせるとともに、立ち上がって両手を上げ、大声で叫んだものの、更にA船が接近して来るので危険を感じ、衝突直前、同乗者Bと共に海に飛び込んだ。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、A船の乗船者によりB船に引き上げられ、付近から来援したプレジャーボートに一旦移乗した後、同船からA船に移乗した。</p> <p>B船は、本事故後、A船の下になっていたところ、船首部を上にした状態で沈没した。</p> <p>(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、約17knの速力で航行すると、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けた状態で、船首浮上により正船首右舷約8°から左舷約13°までの範囲に死角が生じていた。</p> <p>(写真3、写真4参照)</p>



写真3 A船

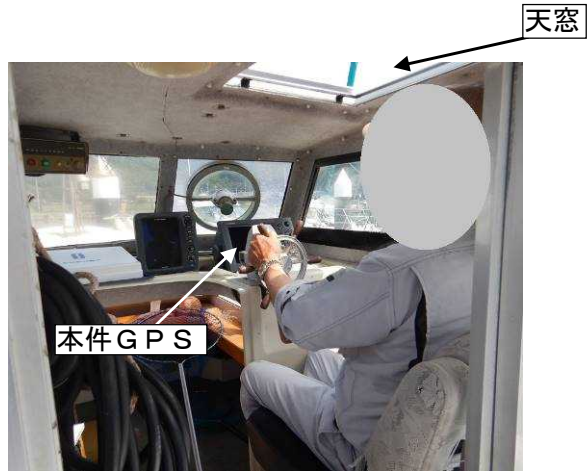


写真4 船長Aの操船姿勢（再現）

船長Aは、ふだん、天窓から顔を出して船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、天窓から顔を出した際、高島及び中ノ島を見ながら針路を定めることに意識を向けていたので、B船に気付かなかったのだろうと本事故後に思った。

船長Aは、ふだん、本事故発生場所付近では、釣り船等をほとんど見掛けたことがなかった。

船長Aは、本件GPSを約3～4Mレンジとし、画面に表示された船首線を見ながら、主に船位及び針路を確認する目的で本件GPSを使用しており、レンジを拡大表示していなかったため、レーダー映像上のB船に気付かなかったと本事故後に思った。（写真5参照）



写真5 本件GPSの画面（着棧中、1.5Mレンジ）

	<p>船長A、同乗者A₁及び同乗者A₂は、本事故当時、膨脹式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、本事故当時、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、音響による信号を行うことができる手段として笛を備えていたが、本事故当時、笛を使用することに思い至らなかった。</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、沖之島南方沖を南西進中、船首方に死角が生じている状況下、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、航行を続けたことから、船首方で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、操舵室の天窓から顔を出した際、約2.0～3.5M前方の高島及び中ノ島を見ながら針路を定めることに意識を向けていたことから、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時、前路に他船を認めなかったこと、及びこれまで本事故発生場所付近で釣り船等をほとんど見掛けたことがなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、沖之島南方沖において、右舷船尾部からシーアンカーを投入して釣りをしながら漂泊中、船長Bが、B船に接近するA船の動静を見ていたものの、航行中のA船が漂泊中のB船をいずれ避けてくれるものと思い、漂泊を続けたことから、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、沖之島南方沖において、A船が南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、航行を続け、また、船長Bが、航行中のA船が漂泊中のB船をいずれ避けてくれるものと思い、漂泊を続けたため、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"> ・ 船首方に死角が生じている場合、船首を左右に振ったり、見張りの位置を変えたり、レーダーを活用したりして、常時、死角を補う見張りを適切に行いながら航行すること。 ・ 釣り船等を見掛けたことのない海域であっても、航行中は、前路に他船はいないと思わず、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 漂泊中、接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、有効な音響による信号を使用して注意喚起を行うとともに、

	必要に応じて衝突を避けるための措置を採ること。
--	-------------------------

付図1 事故発生経過概略図

