

船舶事故調査報告書

平成31年1月23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9月2日 05時50分ごろ
発生場所	長崎県 ^{おおむら} 大村市 ^{うす} 臼島北西方沖（大村港） 臼島四等三角点から真方位326°1,370m付近 （概位 北緯32°54.8′ 東経129°56.0′）
事故の概要	プレジャーボートグレースは、北西進中、また、漁船 ^{かつえい} 第二克栄丸は、漂泊して操業中、両船が衝突した。 第二克栄丸は、船長が負傷し、右舷側手すり様構造物の曲損等を生じ、また、グレースは、右舷船首部外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月3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 グレース、5トン未満 292-36653長崎、個人所有 9.24m (Lr) × 2.45m × 0.71m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成4年12月 B 漁船 第二克栄丸、0.6トン NS3-401863（漁船登録番号）、個人所有 5.90m (Lr) × 1.57m × 0.59m、FRP ガソリン機関、60kW（動力漁船登録票による）、平成2年8月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年2月9日 免許証交付日 平成27年7月22日 （平成33年2月9日まで有効） B 船長B 男性 80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51年2月24日 免許証交付日 平成28年4月18日 （平成33年12月18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を伴う凹損 B 右舷側手すり様構造物及び赤灯用支柱に曲損、右舷船首部防舷材に剥離、右舷船尾部たつに破損、船外機カバーに亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：05時55分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人等5人を乗せ、釣りの目的で、平成30年9月2日05時45分ごろ長崎県西海市松島沖の釣り場に向けて大村港の船だまりを出発した。</p> <p>船長Aは、レーダー及びGPSプロッターを作動させて操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船し、船だまりを出た付近で、船だまりの北西方沖及び大村市箕島南東方沖にそれぞれ1隻のかご網漁船の船体を視認した後、徐々に増速しながら箕島大橋中央部に向く針路とし、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進中、05時50分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、機関を中立運転として船尾方を見たところ、B船を認め、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>A船は、B船の近くに引き返し、B船の乗組員の負傷状況や船体の損傷状況等を確認した後、B船の係留場所までが近く、B船が自力での航行が可能であったので、それぞれ係留場所に戻り、船長Aが118番通報を行った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員1人が乗り組み、かご網漁の目的で、04時00分ごろ箕島大橋北方沿岸に向け、大村港の船だまりを出発した。</p> <p>船長Bは、箕島大橋北方沿岸で仕掛けていたかご網を揚げた後、B船を同橋南東方に移動させ、船首を臼島北東端に向けて船外機を停止して漂泊させ、右舷船首部に設置した巻揚げ機の後方で船首方を向いて椅子に腰を掛け、仕掛けていた別のかご網を巻揚げ機で揚げていたところ、船首方300m付近にB船に向かって接近するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船がB船を避けてくれると思い、巻揚げ作業を続け、再度船首方を見たところ、A船が150m付近となってB船に接近を続けているのを認めたので、B船を移動させようと、急いで船外機のところに行き、セルモータを回そうとしたと同時に衝撃を感じ、A船がB船の右舷側を擦りながら通り過ぎるのを見た。</p> <p>船長Bは、自力で航行して係留場所に戻り、船長Aと話をした後、大村市の病院で受診し、左前腕皮膚剥脱及び打撲、胸腹部及び頭部打撲と診断された。</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</p>

	照)
その他の事項	<p>A船は、約7kn以上の速力で航行すると船首が浮上し始め、約14knの速力では船首が約50cm浮上して船首方に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、これまで係留場所から箕島大橋中央部に向けて航行する際、本事故発生場所付近でかご網を揚げている漁船を見たことがなかったため、進行方向に漁船がいると思っておらず、また、ふだん、通り慣れた海域なので、船首を振ったりするなど船首死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、0.5海里レンジとしたレーダーを作動させていたが、目視での見張りを重視していたので、レーダーにB船が映っていたかどうか分からなかった。</p> <p>A船は、本事故当時、既に周囲が明るかったため、両舷灯のみを表示していた。</p> <p>A船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近で操業しているときは、いつも他船がB船を避けてくれており、また、本事故当時、A船より先にB船の船だまり付近から出てきた船が、一旦沖の方に大回りしてB船を避けて行ったので、A船もB船を避けてくれると思った。</p> <p>B船は、法定灯火の設備がなく、自船の存在を示す目印として右舷船尾部に赤灯を設置していたが、本事故発生場所付近に到着後、周囲が明るくなったため、本事故当時は赤灯を消灯していた。</p> <p>B船の乗組員は、2人とも救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、もう少し頻りに周囲の見張りをしていればよかったと本事故後に思った。</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</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大村港を北西進中、船長Aが、進行方向に他船はいないと思い、船首死角を補う見張りを行わずに航行を続けたことから、船首方で漂泊して操業中の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、これまで係留場所から箕島大橋中央部に向けて航行する際、本事故発生場所付近でかご網を揚げている漁船を見たことがなかったことから、進行方向に他船はいないと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、大村港において、船首を南東方に向け、漂泊して操業中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めたものの、A船がB船を避けてくれると思い、衝突を避ける動作をとるのが遅れたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長Bは、本事故発生場所付近で操業しているとき、いつも他船がB船を避けてくれており、また、本事故当時も、A船より先にB船の船だまり付近から出てきた船舶が、一旦沖の方に大回りしてB船を避けて航行したことから、A船がB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、大村港において、A船が北西進中、B船が漂流して操業中、船長Aが、進行方向に他船はいないと思い、船首死角を補う見張りを行わずに航行を続け、また、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めたものの、A船がB船を避けてくれると思い、衝突を避ける動作をとるのが遅れたため、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"> ・航行中に船首死角が生じる場合は、死角の範囲内に他の船舶が存在している可能性があるため、船首を左右に振ったりレーダーを活用するなどして死角を補う見張りを行ったり、狭い海域では船首が浮上しない速力で航行したりすること。 ・操業中であっても、周囲の見張りを適切に行い、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、余裕がある時機に衝突を避けるための措置を講じること。 ・夜間、航行する漁船は、法定灯火の設備を備えること。

付図1 事故発生経過概略図

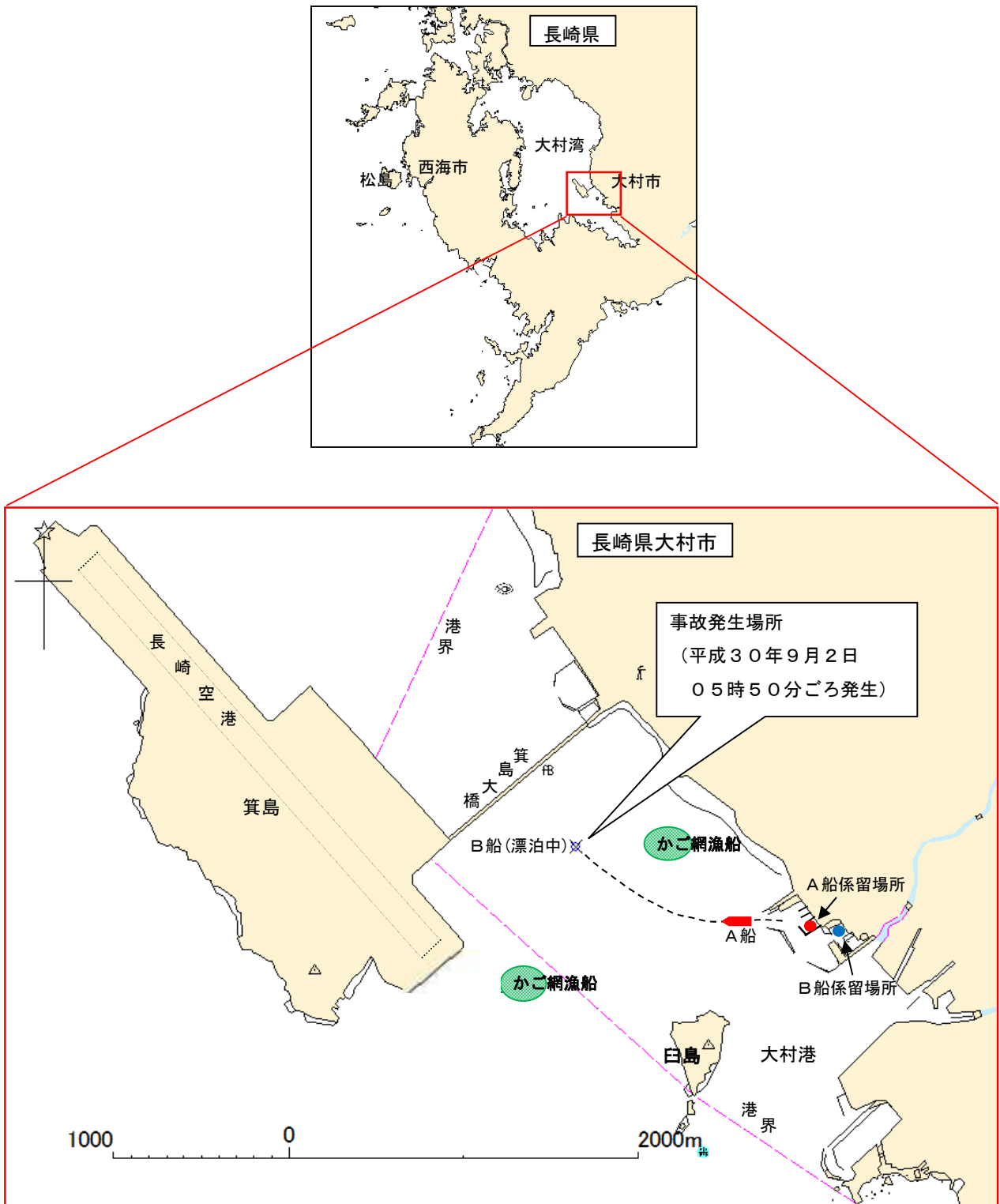


写真1 A船



写真2 B船

