

船舶事故調査報告書

令和元年5月8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16日 13時00分ごろ
発生場所	長崎県松浦市鷹島 ^{たか} 東方沖 高串港 ^{たかくし} 沖防波堤北灯台から真方位296° 1,780m付近 (概位 北緯33° 25.7′ 東経129° 48.3′)
事故の概要	漁船 ^{かす} 和丸は、北西進中、また、プレジャーボート ^{カツ} KATu-23は、漂泊中、両船が衝突した。 和丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、KATu-23は、左舷中央部外板の割損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月31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 和丸、4.9トン SA3-23478（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 2.72m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、316.27kW、昭和60年12月24日 第290-56564号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート KATu-23、5トン未満 290-43979佐賀、個人所有 5.93m (Lr) × 2.07m × 0.90m、FRP ガソリン機関、44.13kW、平成6年6月
乗組員等に関する情報	A 操縦者A 男性 73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3日 平成28年8月7日をもって失効していた。 B 船長B 男性 55歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年8月18日 免許証交付日 平成29年8月18日 (令和4年8月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷

	B 左舷中央部外板及び風防ガラスに割損、キャビン出入口天板及びいけずに破損、マスト灯支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、水温 約27℃
事故の経過	<p>A船は、操縦者Aが1人で乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、平成30年9月16日12時50分ごろ長崎県対馬^{つしま}南方沖の漁場に向けて佐賀県唐津市高串漁港を出港した。</p> <p>操縦者Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、0.5海里(M)レンジとしたレーダーを作動させ、約8.3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により唐津市小松島南方沖を通過し、いつものように同市牛島と宮崎出シ灯浮標との中間に船首を向けてレーダーを見たところ、牛島及び宮崎出シ灯浮標周辺に小型船の映像を認めたが、予定針路上には何も映っていなかったため、前路に他船はいないと思って北西進中、13時00分ごろ突然衝撃を感じた。</p> <p>A船は、操縦者Aが、主機を後進として右舷船首方を見たところ、B船を認めてB船と衝突したことを知り、B船の近くに浮いていたB船の乗船者2人をA船に引き上げた後、B船を横抱きして造船所にえい航した。</p> <p>操縦者Aは、船長Bに118番通報を依頼した後、本事故の発生を所属の漁業協同組合に連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人(以下「同乗者」という。)を乗せ、釣りの目的で、08時00分ごろ高串漁港西南西方沖の釣り場に向け、唐津市肥前町の船だまりを出発した。</p> <p>B船は、08時30分ごろ釣り場に到着して釣りをを行い、徐々に宮崎出シ灯浮標付近に移動した後、主機を停止して船尾からパラシュート型シーアンカーを投入し、同灯浮標と、その東南東方沖600m付近との間を風潮流に流されては主機を用いての移動を繰り返した。</p> <p>船長Bは、宮崎出シ灯浮標東南東方沖600m付近で釣りを終え、船首が南西方に向いたB船の左舷船尾部で左舷方に向けて釣り道具の片付けを始めたところ、左舷方1,000m付近に北西進する‘A船を含む3隻の漁船’(以下「漁船群」という。)を認めた。</p> <p>船長Bは、漁船群のうち最西端を航行していた漁船が左転したのを見て、他の2隻も同様にB船を避けて行くと思い、片付けをしながら再度左舷方を見たところ、200m付近にB船に向かって接近するA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、接近するA船に気付いた同乗者の声を聞いて衝突の危険を感じたものの、何もすることができず、船長B及び同乗者が海に飛び込むと同時にB船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船の乗船者は、海面に浮いていたところをA船に引き上げられ、</p>

	<p>両人とも携帯電話を所持していなかったため、船長Bが操縦者Aの携帯電話を借りて118番通報を行い、同乗者が自宅に本事故の発生を連絡した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、前部甲板のいけずに約200kgの氷を積載していたが、椅子に腰を掛けた状態で約8kn以上の速力で航行すると、船首浮上により正船首左舷約14°から右舷約6°までの範囲に死角を生じていた。</p> <p>操縦者Aは、ふだんレーダーを確認するとともに船首を左右に振って船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、レーダーを見たところ予定針路上に他船が映っておらず、また、これまで牛島及び宮崎出シ灯浮標の周辺に釣り船は多いものの、予定針路上に漂泊して釣りを行っている小型船を見たこともなかったため、前路に他船はいないと思い、船首死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>操縦者Aは、日頃からA船のレーダーに正船首尾方向の近距離のものが映らないことを認識していた。</p> <p>B船の乗船者は、いずれも自動膨張タイプのベルト式救命胴衣を着用していた。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、鷹島東方沖を北西進中、操縦者Aが、レーダーを見たところ予定針路上に他船が映っておらず、また、これまで予定針路上で漂泊している小型船を見たこともなかったため前路に他船はいないと思い、正船首尾方向の近距離のものがレーダーに映らないことを認識していたものの、船首方に死角を生じた状態で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>B船は、鷹島東方沖において、船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、北西進する漁船群を認めたものの、そのうちの1隻が左転した際、A船もB船を避けてくれると思い、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>
原因	<p>本事故は、鷹島東方沖において、A船が北西進中、B船が漂泊中、操縦者Aが、レーダーを見たところ予定針路上に他船が映っておらず、また、これまで予定針路上で漂泊している小型船を見たこともなかったため前路に他船はいないと思い、正船首尾方向の近距離のものがレーダーに映らないことを認識していたものの、船首方に死角を生じた状態で航行を続け、また、船長Bが、北西進する漁船群を認めたものの、そのうちの1隻が左転した際、A船もB船を避けてくれると</p>

	<p>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"> ・ 自船のレーダーの特性を認識し、その特性に対応して航行すること。 ・ 航行中に船首死角を生じた場合は、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。 ・ 漂泊中であっても、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、余裕がある時機に機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置を講じること。 ・ 小型船に乗り組む際は、携帯電話を携行することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

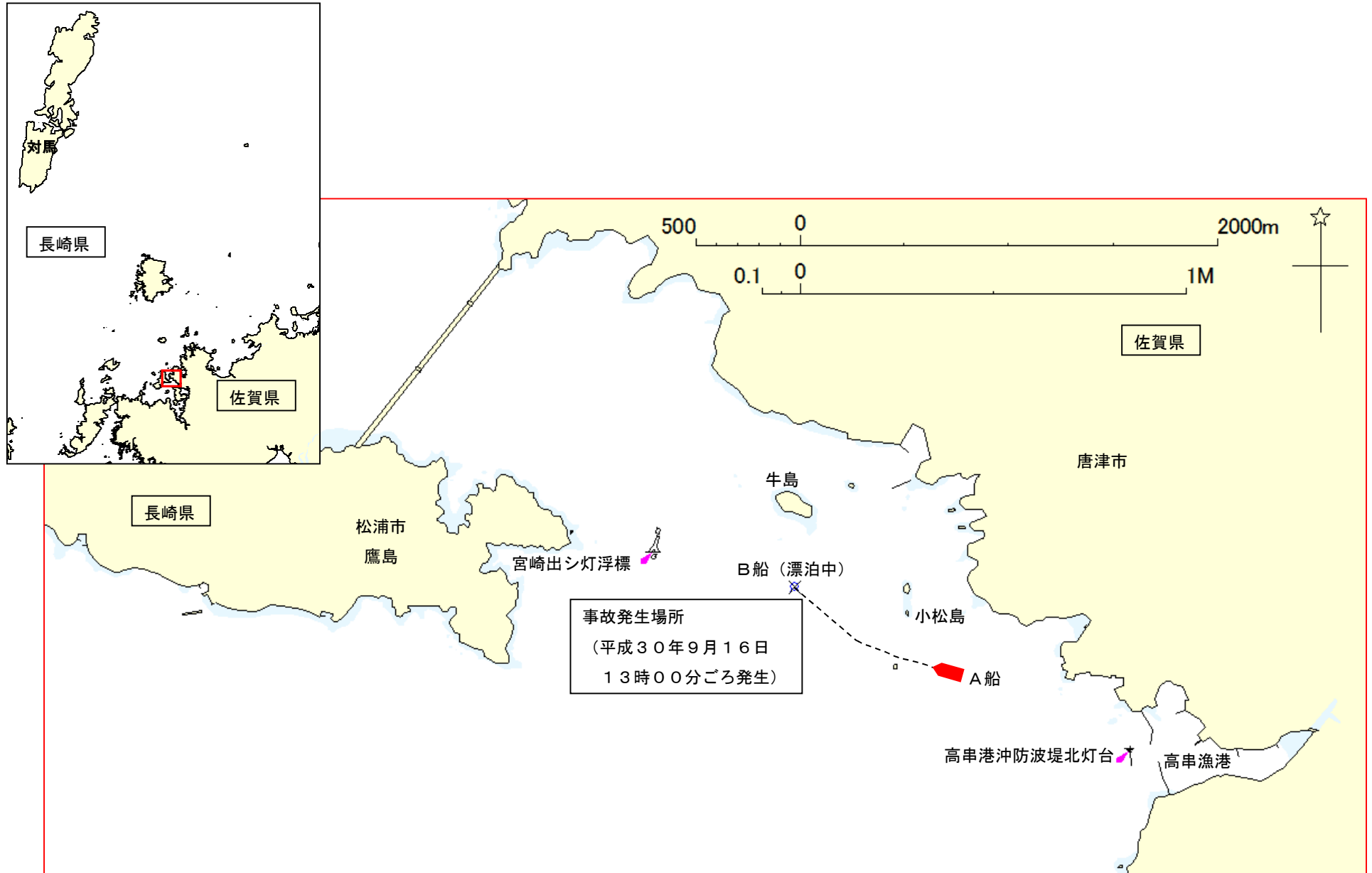


写真1 A船

