

船舶事故調査報告書

令和2年11月4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2年5月1日 06時12分ごろ
発生場所	長崎県西海市早埼東方沖（針尾瀬戸） 針尾瀬戸弁天島灯台から真方位289°1,300m付近 （概位 北緯33°03.8′ 東経129°44.3′）
事故の概要	プレジャーボート幸春丸は、南南東進中、また、プレジャーボート智丸は、漂泊中、両船が衝突した。 幸春丸は、船底部に擦過傷を生じ、また、智丸は、船体が前部付近から2つに分断した。
事故調査の経過	令和2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 幸春丸、4.1トン NS3-508870（漁船登録番号）、個人所有 10.80m(Lr)×2.62m×0.86m、FRP ディーゼル機関、213.3kW、平成4年5月11日 第293-25790号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 智丸、5トン未満 292-30759長崎、個人所有 3.64m(Lr)×1.35m×0.59m、FRP ガソリン機関、7.3kW、昭和63年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46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16年3月12日 免許証交付日 平成31年2月6日 （令和6年3月14日まで有効） B 船長B 男性 76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50年12月16日 免許証交付日 平成30年6月13日 （令和5年9月29日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船底部に擦過傷 B 船体が前部付近から2つに分断</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、家族等4人を乗せ、釣りの目的で、令和2年4月30日16時00分ごろ長崎県川棚町<small>かわたな</small>の船だまりを出航した後、5月1日05時30分ごろ長崎県佐世保市黒島南方沖で釣りを終えて帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、手動操舵により操船に当たり、約16.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進して西海市<small>すくい</small>巢喰ノ浦東方沖に至り、右転しようと思い、周囲を確認したところ、航行の支障となる他船を見掛けなかった。</p> <p>船長Aは、A船が針尾瀬戸を南南東進中、船首が浮上して船首方に死角が生じていたものの、南南東進を開始する前に航行の支障となる他船を見掛けず、また、ふだんから釣り船が少ない時間帯であったので、前路に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、06時12分ごろ衝撃音を聞いてB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、A船を左旋回させ、落水していた船長Bを救助した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、船長Aが海上保安官による実況見分に立ち会った後、僚船により、川棚町川棚港にえい航された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、05時25分ごろ長崎県西海市の船だまりを出航した後、05時35分ごろ、早埼東方沖で船首を西南西方に向けて船外機を中立運転とし、漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、左舷船尾部の椅子に腰を掛け、左舷方を向いて釣りを続けていたが、ふと後方を振り向いたところ、右舷方1,200m付近にB船に向かう状態で航行するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、これまで漂泊して釣りをを行っている時、いつも航行中の他船がB船を避けていたので、A船がいずれB船を避けると思い、左舷方を向いて釣りを続けた後、再度後方を振り向いたところ、至近にA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが海中に飛び込んだ後、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが海上保安官による実況見分に立ち会った後、親族の船等により、西海市の船だまりにえい航された。</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13kn以上の速力で航行すると船首が浮上して船首方に死角が生じ、約16.5knの速力で航行して操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて見張りをを行うと、正船首左舷約10°から右舷約6°まで</p>

	<p>の範囲で死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、船首を左右に振って船首方の死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、前路に他船はいないと思い、船首方の死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Bは、これまで漂流して釣りを行っているとき、航行中の他船がB船を避けていたので、衝突を避ける動作をとったことがなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、膨張式の救命胴衣を着用していた。</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、針尾瀬戸を南南東進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、船首浮上により船首方に死角が生じた状態で航行を続けたことから、前路で漂流中のB船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、南南東進を開始する前に航行の支障となる他船を見掛けなかったこと、及びふだんから釣り船が少ない時間帯であったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、針尾瀬戸で漂流中、船長Bが、B船に向かう状態で航行するA船を認めた際、航行中のA船がいずれB船を避けると思い、釣りを続けたことから、A船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Bは、漂流して釣りを行ってA船を視認したとき、いつも航行中の他船がB船を避けていたことから、航行中のA船がいずれB船を避けると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、針尾瀬戸において、A船が南南東進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、船首浮上により船首方に死角が生じた状態で航行を続け、また、船長Bが、航行中のA船がいずれB船を避けると思い、釣りを続けたため、両船が衝突したものと推定される。</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"> ・航行中に船首方に死角が生じる場合は、死角が解消される位置に立ったり、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。 ・漂流中に接近する他船を認めたときは、他船が避けてくれると思わず、余裕のある時機に移動するなど、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

