

船舶事故調査報告書

令和2年9月9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31年4月28日 09時18分ごろ
発生場所	長崎県平戸市の山大島北東方沖 的山大島長崎鼻灯台から真方位076° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 31.1′ 東経129° 35.9′）
事故の概要	漁船58咲希佳は、北進中、また、プレジャーボートくろかみは、漂泊中、両船が衝突した。 58咲希佳は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、くろかみは、右舷船尾部外板の破口等を生じた。
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 漁船 58咲希佳、19トン NS2-23467（漁船登録番号）、有限会社浜正水産 31.60m×4.97m×1.72m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成27年3月29日 第292-50996号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート くろかみ、5トン未満 292-38727佐賀、個人所有 6.34m（Lr）×2.35m×1.16m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.6kW、平成6年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55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62年4月16日 免許証交付日 平成28年9月15日 （令和4年4月15日まで有効） 甲板員A 男性 29歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年3月22日 免許証交付日 平成29年9月6日 （令和5年3月24日まで有効）

	<p>B 船長B 男性 66歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年7月14日 免許証交付日 平成29年7月14日 (令和4年7月13日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂を伴う破口、船外機に濡損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか1人が乗り組み、まき網漁の目的で、平成31年4月28日07時30分ごろ長崎県壱岐島北方沖の漁場に向けて僚船6隻と共に同県佐世保市神崎漁港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室後部のベッドで休息を取り、甲板員Aが、操舵室右舷側に設置された椅子に腰を掛け、1.5M及び3Mレンジとしたレーダー及び目視で見張りを行いながら自動操舵により操船に当たり、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北進した。</p> <p>A船は、船首方に死角が生じていた状況下、甲板員Aが、平戸市度島の南東方沖で西航する大型船舶を認め、同船舶の船尾方を通過して避航した後、レーダー画面で前路に船舶の映像を認めなかったため、前方に航行の支障となる船舶はないと思い北進を続けた。</p> <p>A船は、北進中、甲板員Aが09時21分ごろ後続していた僚船から無線による連絡を受けてA船とB船とが衝突していたことを知り、反転して衝突場所に戻った。</p> <p>甲板員Aは、僚船がB船乗船者を救助したことを確認し、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人3人を乗せ、07時00分ごろ釣りの目的で伊万里港を出港し、08時00分ごろの山大島北東方沖の釣り場に到着し、船外機を停止して船首からパラシュート型シーアンカーを投入し、船首を東方に向けて釣りをしながら漂流を始めた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部で釣りをしていたところ、南方約3kmのところ北進するA船を認め、いずれA船がB船を避けて行かろうと思いき、漂流を続けた。</p> <p>B船は、A船が南方約900mのところ接近したとき、船長Bが船首側に移動してA船に向かって両手を大きく左右に振りながら大声で叫んだものの、依然としてA船が接近してくるので、右舷側の同乗者が海中に飛び込んだ直後、09時18分ごろ右舷船尾部にA船が衝突した。</p>

	<p>B船は、海中に飛び込んだ同乗者を含め乗船者全員がA船の僚船に救助され、A船にえい航されて長崎県松浦市御厨港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、約10knで航行すると、甲板員Aの操船位置から正船首左舷約9°から右舷約5°までの範囲に船首浮上による死角が生じていた。</p> <p>甲板員Aは、船首に死角が生じる時は、時々船首を左右に振って目視で前路の状況を確認していたが、本事故時、大型船舶を避航した後、北進する際、船首を左右に振って目視で前路を確認しないままレーダーのみに頼って航行してしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船を前方に移動させれば良かったが、これまでも接近する他船が自船を避けてくれていたので、A船がいずれB船を避けるものと思い込んでしまったと本事故後に思った。</p> <p>B船の乗船者は、全員が固型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</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、的山大島北東方沖を北進中、甲板員Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、船首方に死角が生じた状態でレーダーのみに頼って航行を続けたことから、前路で漂流中の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、的山大島北東方沖で漂流中、船長Bが、B船に接近するA船を認めた際、いずれA船がB船を避けてくれると思い、漂流を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、的山大島北東方沖において、A船が北進中、B船が漂流中、甲板員Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、船首方に死角が生じた状態でレーダーのみに頼って航行を続け、また、船長Bが、B船に接近するA船を認めた際、いずれA船がB船を避けてくれると思い、漂流を続けたため、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、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、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。 ・漂流中に自船に接近する他船を認めた場合は、いずれ自船を避けてくれると思い込まず、十分に余裕のある時期に注意喚起を行い、必要に応じて機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

