

## 船舶事故調査報告書

令和3年3月3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（灯浮標）
発生日時	令和元年12月29日 06時15分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市片島水道中ノ瀬東灯浮標 高後埼灯台から真方位234° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯33°05.2′ 東経129°38.5′）
事故の概要	遊漁船美紀は、南西進中、灯浮標に衝突した。 美紀は、船長及び釣り客1人が負傷し、船首部の破損等を生じ、また、灯浮標は、櫓支柱の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年1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	遊漁船 美紀、4.9トン 292-36501長崎、個人所有 9.47m（Lr）×2.66m×0.81m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成4年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 71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17年4月21日 免許証交付日 平成26年6月16日 （令和2年4月26日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長及び釣り客1人）
損傷	本船 船首部に破損、錨に曲損 灯浮標 櫓支柱、斜補強梁、手すり及び標示板に曲損、胴板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：07時23分ごろ 月出時刻：09時44分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、遊漁の目的で、令和元年12月29日05時15分ごろ、船長が、法定灯火を表示し、右舷側の操縦席に腰を掛け、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により長崎県新上五島町相ノ島東方沖の釣り場に向けて同県大村市大村港を出港した。

	<p>船長は、本船が高後埼南方沖に至った際、レーダーを750mレンジに設定し、佐世保市高後埼から佐世保市片島付近までを表示させたGPSプロッターを作動させ、本船を片島水道中ノ瀬東灯浮標（灯質：群急閃白光、毎10秒に3急閃光）（以下「本件灯浮標」という。）のわずか北方に向く針路として南西進させた。</p> <p>船長は、右舷前方に面高白瀬灯台付近に向けて西進する小型船舶（以下「小型船」という。）の白色全周灯を視認し、西方海域に向かうものと思い航行していたところ、小型船が急に左転して本船の約200～300m前方を右方から左方に横切る態勢となったので、約18knに減速して航行した。</p> <p>船長は、小型船が本船の前路を横切った後、本船より少し遅い速力で左舷前方を南西進して本船と同航する態勢となったのを認め、小型船が前路で停止したりしないか小型船の動静が気になり、小型船を見ながら航行を続けた。</p> <p>船長は、小型船が本船の左舷船首約45°100m付近を航行しているとき、船首部上方に閃光を認めた直後、06時15分ごろ船体に衝撃を受けた。</p> <p>船長は、機関を中立運転とし、本件灯浮標に衝突したことを認め、釣り客の負傷の有無及び船体、灯浮標の損傷状況を確認したところ、操舵室後部左舷側の長椅子に腰を掛けていた釣り客の1人が椅子から落ちて肩に軽い打撲を、船長自身も手足に軽い打撲を負ったものの軽傷であり、本船に浸水がなく航行が可能であり、また、釣り客の意向もあったので、帰途に海上保安庁へ本事故の発生を通報することとして釣り場に向かった。</p> <p>船長は、釣り客に遊漁を行わせた後、ふだんよりも約1時間早めに帰途につき、15時00分ごろ本件灯浮標付近に至り、海上保安庁に本事故の発生を通報し、海上保安庁の調査を受けた後、大村港内の造船所に向かった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（修理中）、写真2 本件灯浮標 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故当時、レーダー映像を確認すれば本件灯浮標に接近していることに気付いたと思うが、小型船の動静が気になりレーダー画面を見ていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を何度となく航行した経験から、本件灯浮標の発光しない時間が長いことは分かっていたが、本事故後、3回点滅したのちに約8秒間消えていることを確認し、本事故当時、小型船の動静が気になり、小型船を見ながら航行するうち、本件灯浮標が発光していない間に前路を目視で確認しており、本件灯浮標に向かって航行していることに気付かなかったものと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん本件灯浮標の北側10～20m付近を通過していた</p>

	<p>が、左手で舵輪の上部を持って操舵しており、左手が動いて左に変針した可能性があり、本件灯浮標をもっと隔てた針路で航行すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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>あり なし なし</p> <p>本船は、本件灯浮標の北側至近を通過する針路で南西進中、本件灯浮標に接近した際、船長が、左舷前方の小型船の動静に意識を向け、目視のみで見張りを行いながら航行していたことから、本件灯浮標に向かう針路となっていることに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件灯浮標が発光していない間に前方を確認して航行していたことから、本件灯浮標に向かう針路となっていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、本件灯浮標の北側至近を通過する針路で航行したことから、舵輪を持つ手が動いて左舵が取られ、本件灯浮標に向かう針路となった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件灯浮標の北側至近を通過する針路で南西進中、本件灯浮標に接近した際、船長が、左舷前方の小型船の動静に意識を向け、目視のみで見張りを行いながら航行していたため、本件灯浮標に向かう針路となっていることに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、航行中、他船の動静など1つのことに意識を向けることなく、また、目視のみに頼らず、適宜、レーダー等を活用するなどして目標物との相対位置関係を確認すること。</li> <li>・ 船長は、灯浮標付近を航行する場合、わずかな転針や灯浮標の振れ回りなどによって灯浮標に衝突することがないように、十分に灯浮標から距離を隔てた針路とすること。</li> <li>・ 事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

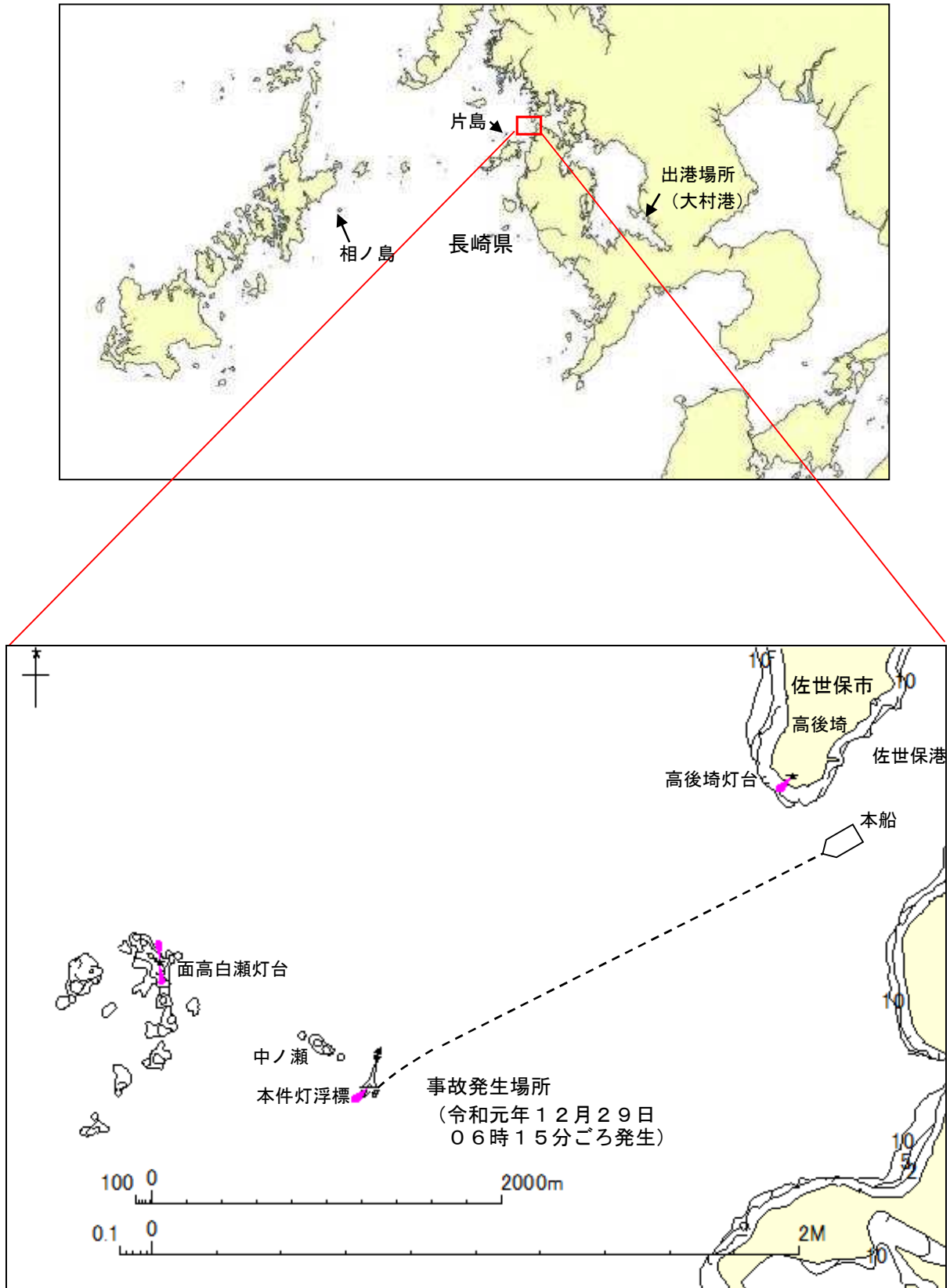


写真1 本船（修理中）



船首部  
の破損

写真2 本件灯浮標



檣主柱の曲損