

船舶事故調査報告書

令和4年6月22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3年10月3日 11時50分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市高串漁港南方沖 高串港沖防波堤北灯台から真方位181° 1,000m付近 （概位 北緯33° 24.7′ 東経129° 49.3′）
事故の概要	プレジャーボート第二群青は、南南東進中、また、プレジャーボート豊栄丸は、船首を南東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 豊栄丸は、船長が負傷し、船尾部の亀裂等を生じ、また、第二群青は、左舷船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年10月4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 第二群青、5トン未満（長さ11.00m） 290-49544佐賀、個人所有 11.00m (Lr) × 2.78m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、235.36kW、平成9年5月 B プレジャーボート 豊栄丸、5トン未満（長さ4.05m） 292-22234長崎、個人所有 4.05m (Lr) × 1.32m × 0.61m、FRP ガソリン機関（船外機）、11kW、昭和55年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 65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19年8月3日 免許証交付日 平成29年8月1日 （令和4年8月5日まで有効） B 船長B 57歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年4月5日 免許証交付日 令和3年5月15日 （令和8年5月15日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板及び舵板に擦過傷 B 船尾部に亀裂、船尾部たつの脱落等（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、親族（以下「同乗者A」という。）ほか知人4人を乗せ、令和3年10月3日06時00分ごろ佐賀県伊万里市波多津漁港を出港し、伊万里湾で釣りを行ったあと、高串漁港に寄港し、11時45分ごろ波多津漁港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦場所に立ち、GPSプロッター及びヘッドアップ表示で0.5海里（M）レンジとしたレーダーを作動させ、高串港沖防波堤北灯台（以下「本件灯台」という。）の北方で左転しつつ増速しながら、進行方向の左舷方にある注意を要する岩（以下「本件岩」という。）の場所を確認した際に、本件岩付近及びその先のコージボ瀬戸の西口付近（以下「本件瀬戸」という。）に他船は見当たらず、更に増速して約19ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、船首浮上による死角が生じた状態で本件瀬戸に向けて航行し、A船が本件岩を通過して南南東進中、11時50分ごろ船体に衝撃を感じたので、主機を停止して、B船と衝突したことを認めた。</p> <p>船長Aは、B船上にいた船長BをA船に移乗させて、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、B船に積んでいた錨及び錨索がプロペラに巻き付いていたが、同乗者Aが海に入り錨索を切断して、自力航行が可能となった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、07時30分ごろ長崎県松浦市福島北東岸付近の棧橋を出発し、同市初埼北西方沖で釣りを行ったあと、10時40分ごろ、本件瀬戸の釣り場に移動し、船首を南東方に向けて、船外機を停止して漂泊した。</p> <p>船長Bは、周囲を見ながら釣りをしていたところ、高串漁港の防波堤付近から本件瀬戸に向かって航行して来るA船を認めたが、ふだん、航行中の船舶が釣りをして漂泊中のB船を避けていたので、A船がB船の船尾方を航行して行くだらうと思い、釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、右舷側に竿を出して、立って釣りをしていたところ、背後から大きなエンジン音が聞こえ、振り向くと、A船がB船に接近しており、危険を感じて右舷側船首方へ移動した直後にA船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で跳ね飛ばされて落水したが、B船まで泳いで這い上がったあと、船長Aに促されてA船に移乗した。</p> <p>B船は、船尾部に生じた亀裂から浸水しており、A船にえい航されて高串漁港へ行き、海上保安庁の調査の後、波多津漁港までえい航さ</p>

	<p>れたが、廃船となった。</p> <p>船長Bは、本事故の翌日、病院を受診して、頸椎捻挫、腰椎捻挫等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、速力約13knで船首が浮上し始め、約16knで船首浮上が最大となり、さらに増速すると下がり始めて約18knで安定する。</p> <p>A船は、本事故時、約19knの速力であり、船長Aが操縦場所に立った状態で、正船首左舷約11°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>船長Aは、船首浮上により死角が生じた状態で航行しているときは、船首を左右に振ったり、操舵室の天窓から顔を出したり、レーダーを見るなど死角を補う見張りを行っていたが、本事故時、前路に航行の支障となる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Aは、本事故当日、視界良好であったので、目視のみの見張りを行っており、本件灯台北方で、本件岩及び本件瀬戸を確認した際に、A船の船首左舷側に設置している錨台及び錨に隠れて、B船を確認できなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、手動膨脹式救命胴衣を着用していたが、作動させていなかった。</p> <p>船長Bは、本件瀬戸で釣りをしていた際にA船の動きを注意して見ておけば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、本件瀬戸に向けて南南東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる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>船長Aは、本件灯台北方で、本件岩及び本件瀬戸を確認した際、付近に他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる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、本件瀬戸において船首を南東方に向け、釣りをしながら漂泊中、船長Bが、本件瀬戸に向かって航行して来るA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、釣りをしながら漂泊を続けたことから、A船がB船の左舷船尾部に接近していることを認めたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん本件瀬戸では航行中の船舶が漂泊中のB船を避け</p>

	<p>ていたことから、A船も同じように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、本件瀬戸において、A船が南南東進中、B船が船首を南東方に向けて漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる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ため、前路で漂流中のB船に気付かず、また、船長Bが、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思い、釣りをしながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長Aは、本事故後、再発防止策として、船首方の死角を少なくする目的でトリムタブをA船に設置した。</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"> ・ 船長は、航行中、船首が浮上して船首方に死角が生じる場合、船首を左右に振ったり、操舵室の天窓から顔を出したり、レーダーを見るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 船長は、見張りを行う際は、他船がないと憶測することなく、常時適切な周囲の見張りを行うこと。 ・ 船長は、漂流中であっても常時適切な見張りを行い、接近する船舶を認めるときには、他船が避けてくれると思わず、余裕のある時期に主機を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 手動膨脹式救命胴衣を着用している者は、落水した場合は、作動索を引っ張り、救命胴衣を膨脹させること。

付図1 事故発生経過概略図

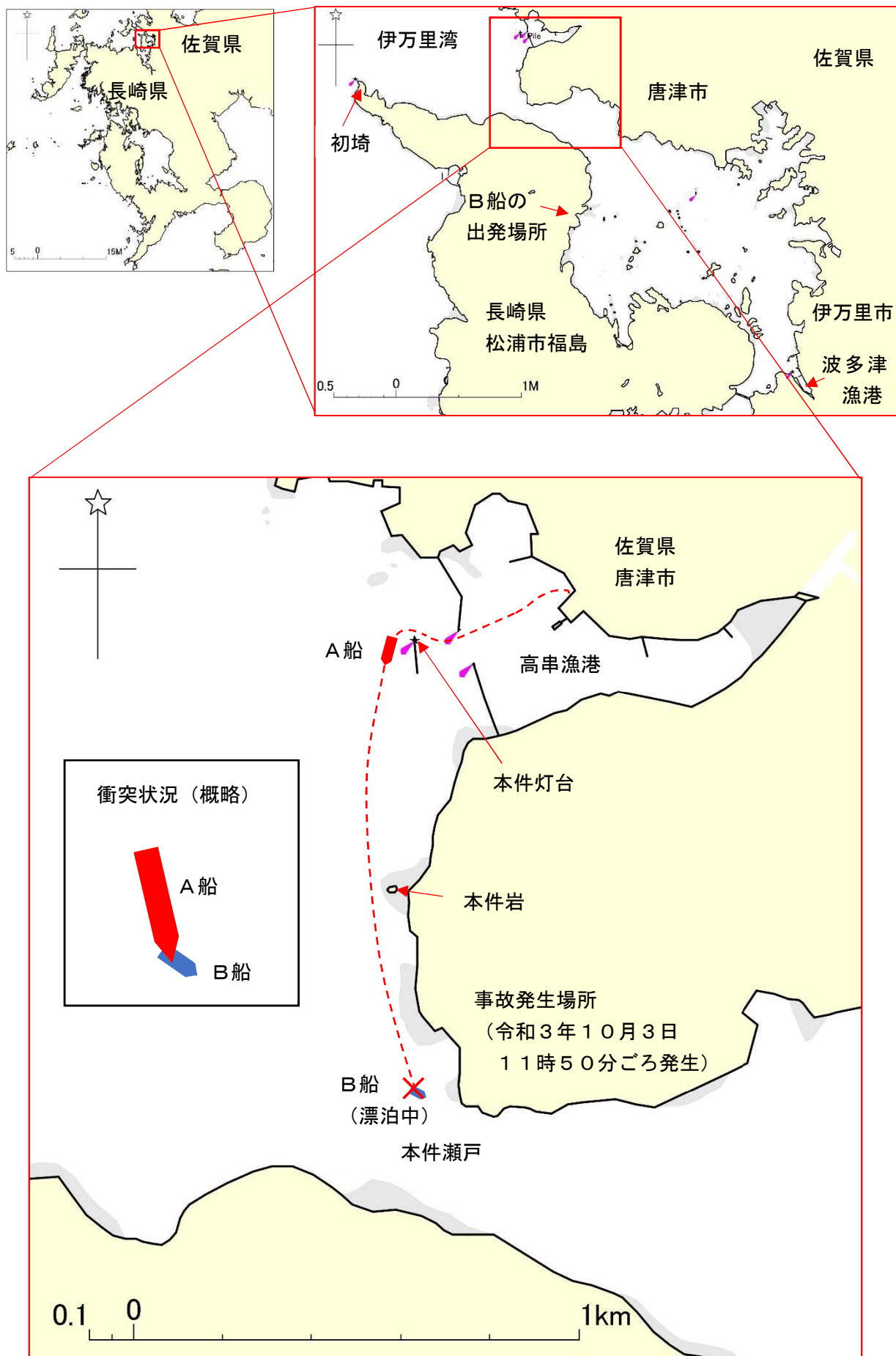


写真1 A船



写真2 B船

