

船舶事故調査報告書

令和4年8月31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9月12日 05時40分ごろ
発生場所	長崎県平戸市五貫島北方沖（薄香湾） 薄香湾港西防波堤灯台から真方位305°800m付近 （概位 北緯33°22.9′ 東経129°31.9′）
事故の概要	プレジャーボート海幸VIIは、西北西進中、また、プレジャーボート光延丸は、漂泊中、両船が衝突した。 光延丸は、船長が死亡し、両舷外板の割損等を生じ、また、海幸VIIは、船首部船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月13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 海幸VII、5トン未満（長さ9.60m） 290-52595長崎、個人所有 9.60m (Lr) × 2.75m × 1.24m、FRP ディーゼル機関、213.30kW、平成11年6月 B プレジャーボート 光延丸、総トン数なし なし、個人所有 3.13m × 1.32m × 0.51m、FRP ガソリン機関（船外機）、3.7kW、平成元年12月 第290-35762号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 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29年7月3日 免許証交付日 平成29年7月3日 （令和4年7月2日まで有効） B 船長B 77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56年5月7日 免許証交付日 平成29年5月29日 （令和5年1月29日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損 B 両舷外板に割損、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：06時03分ごろ 常用薄明開始時刻：05時38分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、法定灯火を表示し、釣りの目的で、令和3年9月12日05時30分ごろ平戸市薄香湾漁港の棧橋を出航し、同市生月島北西方沖の釣り場に向かった。</p> <p>船長Aは、レーダーを休止状態とし、GPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者Aが後部甲板に船尾方を向いて座り、約5～6km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によりA船を北進させた後、薄香湾港西防波堤灯台の北方200～300m付近で左転し、船首を薄香湾舵掛岩灯浮標の少し南方に向けた。</p> <p>船長Aは、間もなくして、薄香湾舵掛岩灯浮標の西側に白灯1個（以下「本件灯火」という。）を視認し、釣り船の灯火だと思い、本件灯火以外に前方に他船の灯火を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、本件灯火に意識を向けながら徐々に増速して約22～23km/hの速力で西北西進した。</p> <p>船長Aは、五貫島北方沖を航行中、05時40分ごろ衝撃音を聞き、付近に敷設してある漁具を巻き込んだと思い減速したところ、同乗者Aから船舶であることを知らされ、後方を確認し、転覆して半没状態のB船を認め、A船とB船とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Aは、付近を低速力で旋回して船長Bを発見し、同乗者Aの助けを得て、船尾トランサムステップから船長Bを揚収した。</p> <p>船長Aは、携帯電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>A船は、船長Aが操船して薄香湾漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、平戸市塩の浦の船だまりを出航し、五貫島北方沖でA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、A船に引き揚げられ、A船で薄香湾漁港に運ばれた後、救急車で病院に搬送されて死亡が確認され、医師による司法解剖の結果、頭部挫滅損傷による失血死と検案された。</p> <p>B船は、地元の水産会社の船舶により薄香湾漁港にえい航された後、陸揚げされた。</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>
その他の事項	A船は、航行中、船首浮上はなく、前方の見通しは良かった。

	<p>船長Aは、約40年間、月に2～3回、友人を乗せて生月島及び平戸市<small>あづちおお</small>的山大島周辺で船釣りを行っており、薄香湾の航行経験が豊富であった。</p> <p>B船は、長さが3m未満（全長×0.9）のミニボート規格で、船外機の出力が3.7kW（5馬力）であり、航海灯が装備されておらず、船舶検査における航行上の条件として、日没から日出までの間の航行が禁止されていた。</p> <p>B船の船外機のギヤシフトレバーは、本事故後、中立の位置であったことが確認された。</p> <p>船長Bは、小型船舶用救命胴衣を着用していた。</p> <p>本事故発生場所付近は、水深が約40mであり、B船の錨索の長さが約25メートルであった。</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 不明 A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、五貫島北方沖を西北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、本件灯火に意識を向けて航行したことから、前路の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、本件灯火以外に前方に他船の灯火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たものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故発生場所付近の水深が約40mであり、錨索の長さが約25メートルであったことと、船外機のギヤシフトレバーが中立であったことから、五貫島北方沖で漂泊中にA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが本事故で死亡し、また、目撃者がいないことから、本事故当時の船長Bの見張りの状況について明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bは、両船が衝突した際、頭部挫滅損傷により失血死に至ったものと考えられる。</p> <p>B船は、航海灯が装備されておらず、日没から日出までの間、出航してはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、五貫島北方沖において、A船が西北西進中、B船が航海灯を装備していない状態で漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、本件灯火に意識を向けて航行したため、前路のB船に気付かず、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、日出前の薄明時、前路で漂泊中の他船を早期に発見できるよう、レーダー及び双眼鏡を活用して周囲の見張りを適切に行うこと。・ 航海灯が装備されていない船舶の船長は、日没から日出までの間、出航しないこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

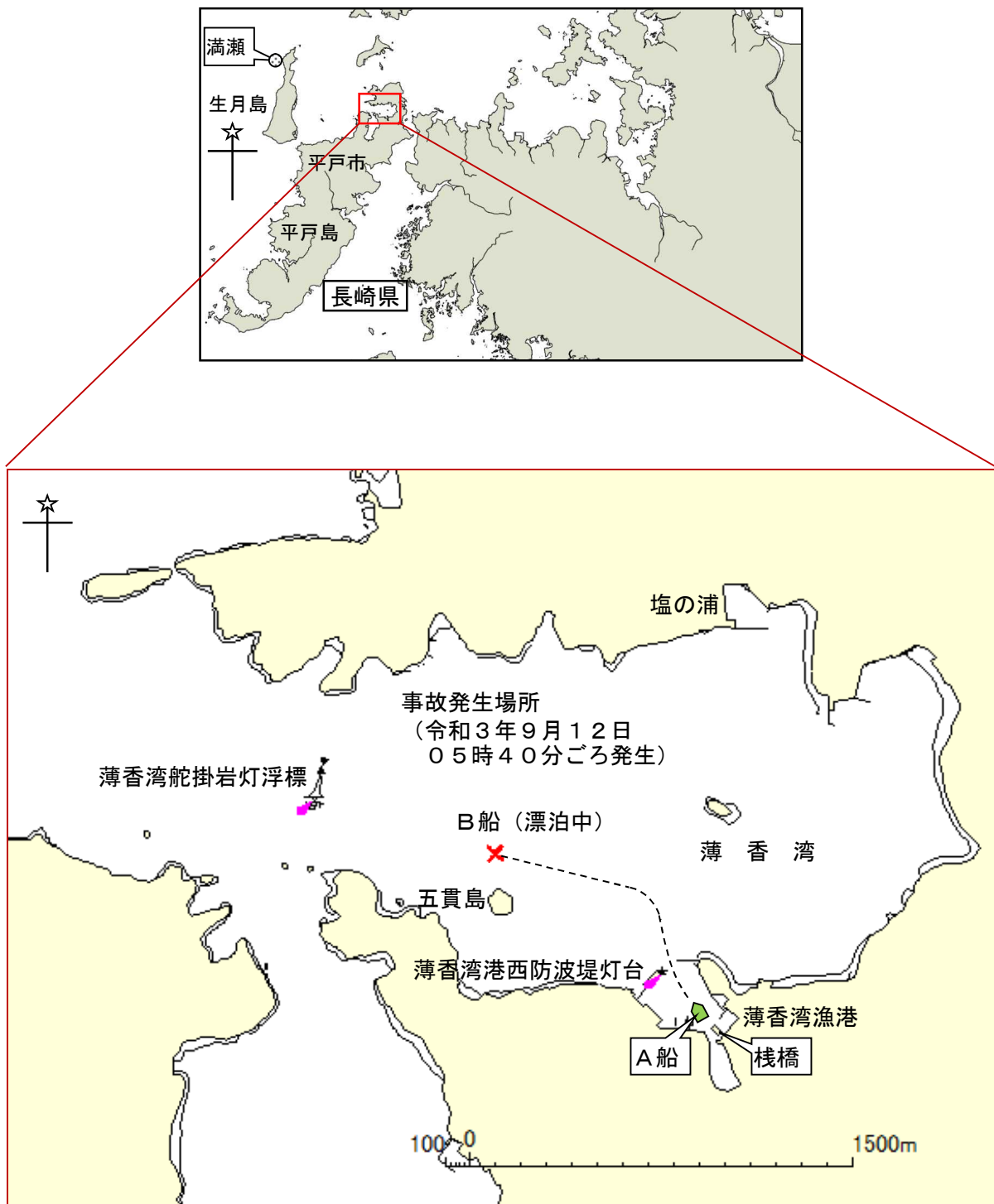


写真1 A船



写真2 B船

