

# 船舶事故調査報告書

平成24年9月6日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年6月4日（土） 14時25分ごろ
発生場所	長崎県松浦市鷹島南方沖 松浦市所在の伊万里笠瀬灯標から真方位192° 700m付近 （概位 北緯33° 23.2′ 東経129° 45.7′）
事故調査の経過	平成23年6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 遊漁船 咲希、4.3トン SA3-24446（漁船登録番号）、個人所有 11.90m×2.62m×0.84m、FRP ディーゼル機関、301.56kW、平成12年4月20日 B モーターボート 亜希、1.1トン NS3-505301（漁船登録番号）、個人所有 5.90m×1.95m×0.87m、FRP ガソリン機関、36.80kW、平成4年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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10年11月10日 免許証交付日 平成20年2月13日 （平成25年11月9日まで有効） B 船長B 男性 80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50年9月19日 免許証交付日 平成21年1月13日 （平成26年4月6日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 右舷船首部外板に破口及び操舵室窓ガラス割損（廃船処理）
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、船長Aが操舵室の椅子に腰を掛けて手動操舵を行い、約15ノット（kn）の速力で鷹島南方沖を佐賀県伊万里市伊万里港に向けて南東進した。 A 船は、船首が浮上して船首方に死角が生じていた。 船長Aは、船首方を右舷側から左舷側へ向けて横切る漁船1隻を認めたので、その漁船を目視及びレーダーで観察しながら航行していたところ、

	<p>平成23年6月4日14時25分ごろA船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船体に軽い衝撃を感じて右後方を振り向いたところ、B船を認めて両船が衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、鷹島南方沖で船首を西方に向けて錨泊し、船長Bは、後部甲板でクーラーボックスに腰を掛けて左舷側を向き、釣りをしていたところ、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の数分前に魚が釣れ、取り込みや餌の用意をしていたのでB船に接近するA船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、衝突の数十秒前にA船の機関音が聞こえて船首方向を見たところ、B船に接近して来るA船に気付くとともに、衝突の危険を感じたので、A船に向かって大声で叫んだが、両船が衝突した。</p> <p>A船は、衝突後、反転してB船に接近し、負傷者の有無を確認したのち、携帯電話で海上保安庁に事故の発生を連絡した。</p> <p>A船は、B船の船尾に係留索を取り、巡視艇の到着を待った。</p> <p>船長Bは、頭部及び胸部に約3週間の通院加療を要する打撲を負った。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、伊万里湾西方の青島水道の手前から鷹島南西方沿岸を通過するまでは、速力を約8knに減速するとともに、操舵室天井窓から頭を出して見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、椅子に腰を掛けて操船をするときは、船首を左右に振ったりして船首死角を補う見張りをしていた。</p> <p>船長Aは、レーダーを1.5海里レンジとして使用していたが、レーダーではB船を探知することができなかった。</p> <p>A船は、約22～23kn以上の速力では、滑走状態となって船首が下がり、船首死角が解消されるので、ふだんは約23knで航行することにしていた。</p> <p>A船の釣り客は、船尾甲板で船尾方を向いていたので、B船に気付かなかった。</p> <p>B船は、黒色の球形形象物と赤旗を揚げていた。</p> <p>B船は、汽笛がなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1518 815 1563">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1518 1457 1563">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1563 815 1608">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1563 1457 1608">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1608 815 1653">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1608 1457 1653">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1653 815 2027">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1653 1457 2027"> <p>A船は、鷹島南方沖を南東進中、船長Aが、船首方を右舷側から左舷側へ向けて横切る漁船に意識を向け、操舵室天井窓から頭を出すなどして船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹島南方沖で錨泊して釣り中、接近するA船に気づき、声を出して注意喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A あり、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、鷹島南方沖を南東進中、船長Aが、船首方を右舷側から左舷側へ向けて横切る漁船に意識を向け、操舵室天井窓から頭を出すなどして船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹島南方沖で錨泊して釣り中、接近するA船に気づき、声を出して注意喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A あり、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、鷹島南方沖を南東進中、船長Aが、船首方を右舷側から左舷側へ向けて横切る漁船に意識を向け、操舵室天井窓から頭を出すなどして船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹島南方沖で錨泊して釣り中、接近するA船に気づき、声を出して注意喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>								

原因	本事故は、鷹島南方沖において、A船が南東進中、B船が錨泊中、船長Aが適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・見張りは、目視に加え、レーダーも適切に使用して周囲の船舶を見落とさないように行うこと。</li><li>・航行中、船首死角が生じる場合は、適切な見張りを行うため、船首死角を補う措置を講じること。</li><li>・小型船は、レーダーリフレクターを掲げることが望ましい。</li></ul>