

## 船舶事故調査報告書

平成28年3月3日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

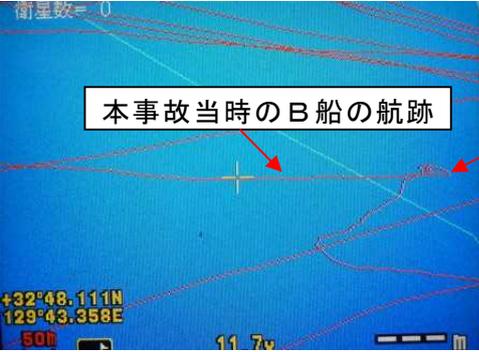
委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年6月7日 01時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市三重式見港西方沖 能瀬灯標から真方位249°450m付近 (概位 北緯32°48.1' 東経129°43.6')
事故の概要	漁船長盛丸は、西進中、プレジャーボートビフランは、東進中、 両船が衝突した。 ビフランは、船長が死亡、同乗者1人が負傷し、右舷船首部に破損 等を生じ、長盛丸は、左舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年6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 長盛丸、4.31トン KM3-26346（漁船登録番号）、個人所有 8.56m(Lr)×2.30m×1.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和56年8月16日 B プレジャーボート ビフラン、5トン未満 292-31806長崎、個人所有 6.27m(Lr)×2.35m×1.01m、FRP ガソリン機関（船外機）、66.2kW、平成元年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 73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8年2月22日 免許証交付日 平成27年2月26日 (平成33年2月21日まで有効) B 船長B 男性 72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15年11月6日 免許証交付日 平成24年12月25日 (平成30年11月6日まで有効) 同乗者B 男性 67歳 操縦免許なし

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 死亡 1人（船長B）、軽傷 1人（同乗者B）</p>
損傷	<p>A 左舷船首部に擦過傷</p> <p>B 右舷船首部に破損、右舷中央部に亀裂を伴う凹損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、たいはえ縄漁の目的で、平成27年6月7日01時10分ごろ三重式見港から出航し、法定の灯火を表示して同港西方沖13海里（M）付近の漁場へ向かった。</p> <p>A船は、船長Aが、単独で操船に当たり、沖防波堤を通過した後、右舷船首方3M付近に4個の白色灯を視認し、船首方に移動する灯火が見えなかったため、約7.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）及び真方位約270°の針路で自動操舵とし、前方から操舵室左舷方に目を向けた時、衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、目前にB船の灯火を見たので、B船と衝突したものと思い、B船の左舷にA船の右舷を接触し、B船の状況を確認したところ、B船の後部甲板に倒れている船長Bを認めた。</p> <p>A船は、B船を横抱きにして帰航を開始し、119番通報をして救急車の要請を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B（知人）を乗せ、三重式見港西方沖7.2M付近の釣り場から約15knの速力で同港に向けて手動操舵で東進していた。</p> <p>B船は、同乗者Bが船長Bの「船だ」という叫び声を聞いた直後、その右舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突し、次いで右舷中央部とA船の左舷船首部とが接触した。また、同乗者Bは、衝突の衝撃で臀部を打撲した。（写真1参照）</p> <div data-bbox="560 1406 1307 1787" data-label="Image"> </div> <p>写真1 船長Bと同乗者Bの乗船場所</p> <p>船長B及び同乗者Bは、B船に乗ったまま三重式見港に戻り、船長Bが、救急車で病院に搬送されたが、出血性ショックによる死亡が確認された。</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、本事故時、白色の全周灯及び両色灯を表示し、船首及び船</p>

	<p>尾に作業灯を点灯していた。</p> <p>A船は、GPSプロッターを装備していたが、レーダー及び音響信号設備がなかった。</p> <p>B船は、本事故時、白色の全周灯及び両舷灯を表示していた。</p> <p>同乗者Bは、本事故時、操縦場所の左舷側に立ち、能瀬灯標（モールス符号緑光毎8秒にA（・ー））の灯火がまぶしくて他の灯火が目に入らず、船長の叫び声の直後、右舷船首方にA船の赤色灯を視認し、また、船長Bが、操縦場所の右舷側にある舵輪の船尾側に立ち、船首方を見て操船し、衝突の直前、全速前進として左舵を取ったのを確認していた。</p> <p>B船は、本事故当時、GPSプロッターの航跡によれば、三重式見港に向けて東進していた。（写真2参照）</p>  <p>写真2 B船の航跡</p>
<p><b>分析</b></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 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、三重式見港西方沖を西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船の灯火に気付かずに航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の白灯以外に他船の灯火に気付かなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、三重式見港西方沖を東進中、船首方を見ていた船長Bが、A船を視認した後、衝突を避けようとし、増速して左舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bが本事故で死亡していることから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>同乗者Bは、B船が東進中、左舷前方の能瀬灯標の灯火がまぶしい状況であったことから、A船の灯火に至近で気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bの死因は、出血性ショックであった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、三重式見港西方沖において、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

<b>参考</b>	<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"><li>・夜航海において、灯標等の灯火がまぶしい状況下では、同灯火に対しブラインド対策を行って他船の灯火が視認できる状況を作り、危険を回避すること。</li><li>・航行中は、見張りを適切に行うこと。</li></ul>
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図

