

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第十七暁星丸
漁船登録番号 NS2-10413
総トン数 11トン

船種 船名 モーターボート 若潮
船舶番号 292-31612長崎
総トン数 5トン未満（長さ5.38m）

事故種類 衝突
発生日時 平成21年1月27日 21時35分ごろ
発生場所 長崎県長崎市福田埼西方沖
長崎港口防波堤灯台から真方位308° 4,000m付近
（概位 北緯32° 44.2′ 東経129° 47.0′）

平成22年2月25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 山本 哲也

委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第十七^{ぎょうせい}暁星丸は、船長1人が乗り組み、長崎港に向けて南東進中、モーターボート^{わかしお}若潮は、船長ほか1人が乗船し、錨泊して魚釣り中、平成21年1月27日（火）21時35分ごろ長崎市福田^{ふくだ}埼西方沖で、両船が衝突した。

若潮は、船長及び乗船者が負傷し、船尾左舷外板等を損傷した。第十七暁星丸には、船首部に擦過傷が生じたが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成21年1月28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。

1.2.2 調査の実施時期

平成21年1月29日、2月2日 現場調査

平成21年2月7日 現場調査及び口述聴取

平成21年2月19日、5月19日、22日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第十七暁星丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び若潮（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、中型まき網漁業付属の灯船兼運搬船で、平成21年1月27日17時00分ごろ、船長Aが1人で乗り組み、操業の目的で、長崎港神ノ島^{かみのしま}岸壁を出港し、長崎市福田埼西方沖の漁場に向かい、18時30分ごろから集魚を開始した。

船長Aは、20時00分ごろ、網船船長から、集魚を中止し、22時ごろ出港地付近にあるいけすの魚を長崎漁港（三重地区）まで運搬するよう指示を受けた。

船長Aは、マスト灯、げん灯及び船尾灯を点灯し、21時30分ごろ漁場を発し、いったん東方に向けて少し航行した後、長崎市中ノ島とその南にある防波堤との間に向けるため、レーダーにより針路約130°（真方位、以下同じ。）、主機関を回転数毎分約1,400とし、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進した。

船長Aは、操舵室右舷側のいすに座り、手動操舵により航行していたが、

航行中に魚群探知機を見ることが習慣となっており、このときも画面を見ていた。

船長Aは、この海域は昼間にはよくプレジャーボートが釣りをしているところであるが夜間にはほとんど見たことがなかったことから、このときもないだろうという気持ちがあった。船長Aは、濡れた毛布2枚を船首の漁労用ブームにかけて乾かしていたが、その毛布がはためいて少し船首方に死角が生じているのを認めていた。

なお、事故後、船長Aは、前方の見張りをしていればB船の灯火は見ていたと思った。また、B船からの汽笛が聞こえなかったのは、A船が窓を閉め切っており、ふだんから主機関の音量が大きかったことが影響したのではないかと思った。

船長Aは、漁場を発した5～6分後に衝突の衝撃があり、すぐに主機関を後進とした後、停止とした。衝突したB船を認め、怪我をしたB船の2人をA船に移乗させた。

船長Aは、衝突後、海図により衝突場所を確認したところ、長崎港口防波堤灯台から308°約4,000mであった。

(2) B船

B船は、27日15時30分ごろ、船長Bと乗船者1人が乗船し、魚釣りの目的で、長崎港を出港し、釣り場に到着して16時30分ごろ、船首から錨索約70mを延出して衝突場所付近に投錨し、両人とも救命胴衣を着用して魚釣りを始めた。

船長Bは、日没後、白色点滅灯、白色全周灯及び操舵室船尾側作業灯を点灯し、船尾右舷側で、乗船者は船尾左舷側で釣りを続けた。

船長Bは、衝突10分前ごろから釣り道具を片付けるなど帰港の準備を始め、衝突5～10分前ごろ、船首が長崎市小江町こえまちに向いているとき、左舷側真横くらいにA船の紅灯を初認したので、黄色回転灯を点灯した。

船長Bは、衝突約1分前ごろA船の緑灯も認めるようになったことから、電気ホーンで短音を約20秒間吹鳴したので、避航してくれるものと思った。それまで着用していた救命胴衣を脱いでかっぱを着用しようとしていたとき、船が来ているという乗船者の大声を聞いて、電気ホーンを再び吹鳴した直後に衝突した。

船長Bは、B船が浸水して左舷に傾いたことから、接近したA船に乗船者を乗せ、自身もA船に移った。

本事故の発生日時は、平成21年1月27日21時35分ごろで、発生場所は、長

崎港口防波堤灯台から308°4,000m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Bの口述及び診断書によれば、船長B及び乗船者は、船長Aの同僚により病院に搬送され、船長Bが、約1ヶ月の外来通院加療を要する右第10肋骨骨折及び右胸部打撲、乗船者(女性)が、約2週間の外来通院加療を要する頭部裂傷及び右手指打撲と診断された。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

船首部に擦過傷が生じた。衝突後、船長Aは、B船をえい航し、途中から僚船とえい航を交替し、22時00分ごろ神ノ島岸壁に着いた。

(2) B船

船尾左舷外板に破口を生じて浸水し、操舵室窓ガラスに破損が生じた。

(写真1 A船の状況、写真2 B船の状況 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 40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 昭和61年4月24日

免許証交付日 平成17年12月19日

(平成23年10月31日まで有効)

船長B 男性 66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6年6月30日

免許証交付日 平成17年6月3日

(平成22年6月2日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

18歳から大型まき網船に甲板員として乗り組み、その1年半後に暁星水

産有限会社に入社し、22歳から灯船及び運搬船の船長を務めていた。

② 健康状態

体調は良好で、視力及び聴力とも正常であった。ふだん、出漁時には昼間に約5時間の睡眠をとるようにし、当時も同じくらいの睡眠をとっており、事故当時に眠気は感じていなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

55歳からモーターボートを所有して魚釣りを行うようになり、B船は2隻目であった。

② 健康状態

体調は良好で、老眼鏡をかけているが、両眼で1.0くらい見え、聴力も正常であった。ふだん7時間くらい睡眠をとっており、事故前日も同じくらい睡眠をとり、事故当時に眠気は感じていなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号 NS2-10413
主たる根拠地 長崎県長崎市
船舶所有者 暁星水産有限会社
総トン数 11トン
Lr×B×D 13.80m×3.65m×1.81m
船質 FRP
機関 ディーゼル機関1基
出力 120（漁船法馬力数）
推進器 3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月 平成2年6月

(2) B船

船舶番号 292-31612長崎
船籍港 長崎県長崎市
船舶所有者 個人所有
総トン数 5トン未満
Lr×B×D 5.38m×1.95m×0.87m
船質 FRP

機 関 ガソリン機関（船外機）1基
出 力 36.78kW（連続最大）
推 進 器 固定ピッチプロペラ1個
進 水 年 月 平成元年4月

2.5.2 積載状況

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時には3個ある魚倉のうち2個に氷を積んでおり、喫水は、船首約0.3m、船尾約1.5mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.1m、船尾約0.6mで、事故発生までにサバが6～7匹釣れていた

2.5.3 その他の設備及び性能等

(1) A船

船長Aの口述によれば、船体、主機関及び航海計器類には故障及び不具合はなかった。また、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を装備し、当時使用していた。レーダーには見張り警報装置はついてはいたが、使用していなかった。事故当時は、窓を閉め切っており、ふだんから主機関の音量が大きかったので、外部からの汽笛等は聞こえなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、船体、主機関及び航海計器類には故障及び不具合はなかった。また、GPSプロッター及び魚群探知機を装備し、当時使用しており、電気ホーンも装備していたが、レーダーは装備していなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故現場の東方約4海里（M）に位置する長崎海洋気象台による事故当日の気象観測値は、次のとおりであった。

21時00分 天気 晴れ、風向 北東、風速 1.0m/s、降水量 0

22時00分 風向 東、風速 1.0m/s、降水量 0

2.6.2 乗組員の観測

(1) 船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

天気 晴れ、風 なし、視界 良好、波浪 なし

(2) 船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向及び風速は小江町の方（北東方）から少し、視界 良好、
波浪 1～1.5 m

2.7 事故水域に関する情報

事故水域は、長崎港の港域から西側約1,000 mであり、水深が約30～50 mである。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故に至る経過

2.1から、A船は、漁場から長崎港向け、針路約130° 速力約8kn で手動操舵により南東進中、B船は、錨泊して魚釣りを行った後、帰港準備中、両船が衝突したものと考えられる。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、本事故発生日時は、平成21年1月27日21時35分ごろで、本事故発生場所は、長崎港口防波堤灯台から308° 4,000 m付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1から、A船の船首とB船の船尾左舷とがほぼ直角に衝突したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、適法で有効な免許証を有していた。

(2) 船舶の状況

2.5.3 から、A船及びB船は、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、天気は晴れで、風力1の北東風が吹き、視界は良好で、海面は平穏であったものと考えられる。

3.2.3 見張りの状況

(1) A船

2.1(1)から、次のとおりであった。

- ① 船長Aは、航行中に魚群探知機を見ることが習慣となっていたことから、操舵室右舷側のいすに座って、同機の画面を見ながら手動操舵により南東進していたものと考えられる。
- ② A船は、船首の漁労用ブームにかけた毛布がはためて船首方に少し死角が生じていたが、船長AがB船の灯火を視認するには、影響はなかった可能性があると考えられる。
- ③ 船長Aは、本事故発生海域は、昼間にはよくプレジャーボートが釣りをしている海域であるが、夜間にはほとんど見たことがなかったことから、本事故発生当時も釣りをしている船舶はいないだろうと思いついでいたものと考えられる。
- ④ A船は、窓を閉め切っており、ふだんから主機関の音量が大きかったことから、船長Aには、B船の電気ホーンが聞こえなかった可能性があると考えられる。
- ⑤ 船長Aは、錨泊して魚釣りをしているB船の存在に気付かなかつたものと考えられる。

(2) B船

2.1(2)から、次のとおりであったものと考えられる。

- ① 船長Bは、左舷側真横くらいにA船の紅灯を視認したとき、黄色回転灯を点灯し、しばらくして緑灯も見えだしたことから、電気ホーンを吹鳴してB船の存在をA船に気付かせようとした。
- ② 船長Bは、電気ホーンを吹鳴したことから、A船が避航してくれるものと思いつみ錨泊を続けた。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3及び3.2.3から、次のとおりであった。

- (1) 船長Aは、航行中に魚群探知機を見ることが習慣となっていたことから、漁場から長崎港に向けて手動操舵により南東進中も、操舵室右舷側のいすに座って同機の画面を見ていたこと、及び本事故発生海域は昼間にはよくプレ

ジャーボートが釣りをしているところであるが夜間にはほとんど見たことがなかったため、本事故発生当時も釣りをしている船舶はいないだろうと思いついたことから、錨泊しているB船の存在に気付かなかったものと考えられる。

- (2) A船は、操舵室の窓を閉め切っており、また、主機関の音量が大きかったことから、船長Aには、B船の電気ホーンの吹鳴は聞こえなかった可能性があると考えられる。
- (3) 船長Bは、A船の紅灯を視認したとき、黄色回転灯を点灯し、しばらくして緑灯も見えだしたことから、電気ホーンを吹鳴してB船の存在をA船に気付かせようとしたものと考えられる。
- (4) 船長Bは、A船が電気ホーンの吹鳴に気付いてB船を避航してくれるものと思いついた錨泊を続けたものと考えられる。

4 原因

本事故は、夜間、長崎市福田埼西方沖において、A船が漁場から長崎港に向けて南東進中、B船が魚釣りのため錨泊中、A船が、B船の存在に気付かずにB船に向けて航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船の存在に気付かずにB船に向けて航行したのは、船長Aが、航行中に魚群探知機を見るのが習慣となっていたことから、手動操舵により航行中も同機の画面を見ていたこと、及び本事故発生海域は昼間にはよくプレジャーボートが釣りをしているところであるが夜間にはほとんど見たことがなかったことから、本事故発生当時も釣りをしている船舶はいないだろうと思いついたことによるものと考えられる。

また、A船が操舵室の窓を閉め切り、主機関の音量が大きかったことから、船長Aには、B船の電気ホーンの吹鳴は聞こえなかった可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図

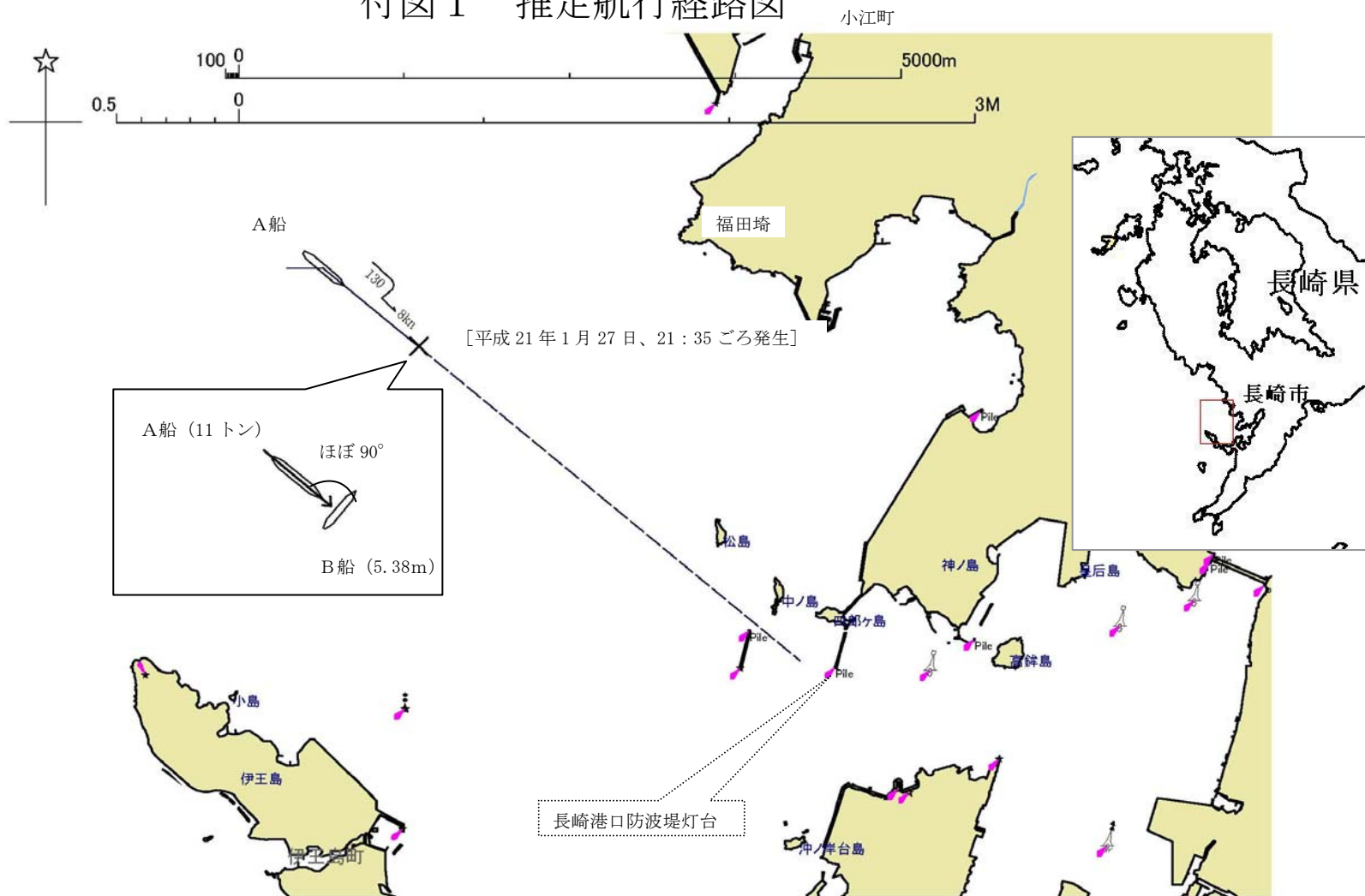


写真1 A船の状況



写真2 B船の状況

