

船舶事故調査報告書

平成25年9月5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25年5月9日 04時52分ごろ
発生場所	長崎県五島市 ^{かぼ} 椛島南方沖 五島市所在の ^{たかのすはな} 鷹ノ巣鼻灯台から真方位185°6,000m付近 (概位 北緯32°41.9′ 東経129°00.1′)
事故調査の経過	平成25年5月9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 第二十八 ^{じゅんよう} 順洋丸、8.5トン NS2-14964（漁船登録番号）、有限会社順洋 14.30m (Lr) × 3.31m × 1.14m、FRP ディーゼル機関、502kW、平成3年4月23日 第292-46706号（船舶検査済票の番号） B 漁船 ^{みたか} 三鷹丸、4.93トン NS3-604494（漁船登録番号）、個人所有 9.60m (Lr) × 2.20m × 1.06m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年4月9日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60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55年1月31日 免許証交付日 平成21年7月22日 (平成26年7月22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 昭和49年8月8日 免許証交付日 平成24年10月11日 (平成29年10月10日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首外板に擦過傷及び左舷ビルジキールに割損 B 左舷側外板及び船尾外板に亀裂及び割損、操舵室が大破（全損処理）

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか甲板員4人が乗り組み、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵を行い、甲板員4人が船員室で休憩をとり、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、五島市男女群島^{だんじよ}周辺の漁場に向かった。</p> <p>A船は、約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で柁島北東方沖を南進中、船長Aが左舷船首方2海里(M)付近に他船(以下「C船」という。)の船尾灯を認めた。</p> <p>A船は、柁島南東方沖を南南西進中、船長Aが、0.75Mレンジから3Mレンジに切り替えたレーダー画面を見てC船が左舷船首方2M付近を南進していることを確認したのち、目視でC船の動静に注意を向けて航行を続けていたところ、平成25年5月9日04時52分ごろ、柁島南方沖において、突然、衝撃を感じ、後方を振り向いてB船と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、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、柁島南南東方沖にある^{かど}角ノ曾根南方の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、操舵室の左舷側に立って自動操舵で操船を行い、約9knの速力として柁島南方沖を東進中、目視によってB船の近くの見張りを注意して行っていたところ、左舷前方約50~100mの所にA船の白灯、緑灯及び紅灯を認め、自動操舵から手動操舵に切り替えて右舵を取り、危険を感じて操舵室右舷前部に身をかがめた直後、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、操舵室が大破して計器等が散乱していたものの、機関の操縦レバーを探してクラッチを中立にし、B船を停船させた。</p> <p>船長Aは、停船したB船にA船を横着けしたところ、船長BからB船の機関室に浸水していることを聞き、A船のポンプで排水作業を行い、118番通報したのち、A船でB船を横抱きにして五島市福江港に入港した。</p> <p>船長Bは、来援した巡視艇に移乗して福江港に運ばれたのち、救急車で病院に搬送され、全身打撲、左膝関節打撲傷、左膝関節水腫及び頭部挫創と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 日出時刻 05時30分、常用薄明開始時刻 05時03分 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、狭い海域を航行するときはレーダー及び目視による見張りを行っていたが、広い海域を航行するときは目視に頼った見張りを行っていた。</p> <p>A船は、本事故当時、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たっていたが、その位置からは操舵室前部右舷側の窓枠により、右斜め前方に約10°の死角が生じていた。</p> <p>B船には、レーダーはなかった。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、椛島南方沖を南南西進中、船長Aが、A船の左舷船首方を南進していたC船の動静に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、椛島南方沖を東進中、船長Bが、B船の近くの見張りを行い、左舷前方至近に接近したA船の灯火に気付いたことから、右舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、椛島南方沖において、A船が南南西進中、B船が東進中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが左舷前方至近に接近したA船の灯火に気付いたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・目視のみによる見張りに頼らず、特に、夜間においては、レーダーを有効に活用して見張りを適切に行うこと。 ・他船を視認した場合、他船のみに注意を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・常時適切な見張りを行い、周囲の船舶を早期に発見すること。