

# 船舶事故調査報告書

平成26年9月4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26年4月23日（水） 08時47分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島糸串鼻西北西方沖 糸串鼻灯台から真方位285° 3,150m付近 （概位 北緯32° 48.2′ 東経128° 46.7′）
事故調査の経過	平成26年4月24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。
<b>事実情報</b> 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 <sup>こうよう</sup> 光陽丸、4.9トン NS3-405234（漁船登録番号）、個人所有 12.55m（Lr）×2.68m×0.84m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、平成13年2月26日 第292-45323号（船舶検査済票の番号） B 漁船 <sup>じゅんりょう</sup> 順漁丸、0.5トン NS3-601711（漁船登録番号）、個人所有 5.02m（Lr）×1.64m×0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、平成2年9月1日 第292-48617号（船舶検査済票の番号）
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12年10月18日 免許証交付日 平成22年3月23日 （平成27年10月31日まで有効） B 船長B 男性 66歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年10月19日 免許証交付日 平成24年3月6日 （平成29年10月21日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A プロペラ翼が欠損、船底に擦過傷

	<p>B 船体が切損（2分割）、船外機が濡損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客A<sub>1</sub>及び釣り客A<sub>2</sub>ほか2人を乗せ、糸串鼻西北西方沖において、約17ノットの速力で自動操舵によって東進中、船長Aが、操舵室船尾側上方の結束バンドを示して釣り客A<sub>1</sub>と話をしていたところ、平成26年4月23日08時47分ごろバリバリという音を聞いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、糸串鼻西北西方沖でちょうちんと呼称されるシーアンカーを投入し、船首を北方に向けて漂泊中、船長Bが、船体中央付近で腰を掛けて右舷方を向き、たいの一本釣りをしていた際、左舷方380m付近からB船に向かって航行するA船を見たが、A船がB船を避けると思い、たいの当たりがあったので、釣りに意識を向けていた。</p> <p>船長Bは、背後からエンジンの音が聞こえたので、振り返ったところ、約80m先にB船へ向けて航行するA船を視認し、タモ網を左手に持ち、大きく振って注意喚起を行ったが、A船の速力及び針路が変わらなかったため、危ないと思って船首側に逃げ、船首に取り付けられたステンレス製のハンドレールにしがみついた。</p> <p>(写真1参照)</p>  <p>写真1 避難の状況（再現）</p> <p>B船は、08時47分ごろ、ドーンという音と共にA船船首と船尾方の左舷舷側とが衝突し、A船が右舷方に乗り切って船体が切断され、2分割になって船尾側の部分は船外機を下にして水没したが、船首側の部分は浮いた状態を保っており、船長Bの左大<sup>たい</sup>腿部が衝突の衝撃でハンドレールに当たった。</p> <p>(写真2参照)</p>



写真2 衝突直後の状況

A 船は、B 船を突っ切って停止し、船長 A 及び釣り客にけがはなく、船長 A が、船長 B を救助後に海上保安庁に通報をして事後の処理を行った。

B 船は、所属漁業協同組合が手配したクレーン搭載船に 2 分割になった船体を揚収され、五島市岐宿港に搬送されて陸揚げされた。また、船長 B は、クレーン搭載船に同乗して岐宿港に帰り、家族によって病院へ搬送され、左大腿部打撲傷と診断された。

(写真3 参照)



写真3 陸揚げされたB船

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約 1.3m/s、視界 良好 海象：波高 約 0.5 m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長 A は、本事故当時、釣り上げた魚の尾びれの付け根に結束バンドを付けて目印にしていた釣り客 A<sub>2</sub> がおり、釣り客 A<sub>1</sub> から結束バンドの本来の使用目的を聞かれたので、操舵室船尾側上方にある電線を結束バンドで束ねている場所を示して説明していた。</p> <p>船長 B は、ホイッスルを所持していたが、それを吹いて注意喚起することを思い付かなかった。</p> <p>A 船は、B 船の船尾から約 1.5 m 船首方の左舷舷側に衝突した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、福江島糸串鼻西北西方沖において、自動操舵によって東進</p>

	<p>中、船長Aが、船尾方を向いて釣り客と話をしていたことから、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、糸串鼻西北西方沖で船首を北方に向けて漂流して釣り中、船長Bが、釣りに注意を向けていたことから、左舷方80m付近をB船に向けて航行するA船に気付き、タモ網を振って注意喚起を行ったが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、福江島糸串鼻西北西方沖において、A船が東進中、B船が漂流して釣り中、船長Aが船尾方を向いて釣り客と話をしており、また、船長Bが釣りに注意を向けていたため、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>
<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>・航行中は、常に周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・漂流して釣りをを行っている場合でも、周囲の見張りを適切に行い、他船が接近するときは、音響による信号によって注意喚起を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

