

# 船舶事故調査報告書

平成27年6月4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26年12月26日 15時03分ごろ
発生場所	長崎県五島市 <sup>おう</sup> 黄島南東方沖 黄島灯台から真方位134° 3,400m付近 (概位 北緯32° 32.69' 東経128° 55.82')
事故調査の経過	平成27年1月6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 <sup>そな</sup> 宙那、17.61トン NS2-10583（漁船登録番号）、株式会社樹漁水産 14.95m (Lr) × 3.30m × 1.32m、FRP ディーゼル機関、80.90kW、昭和57年3月3日 第292-50603号（船舶検査済票の番号） B 漁船 <sup>こうりょう</sup> 弘漁丸、5.7トン NS2-23409（漁船登録番号）、五島漁業協同組合 11.98m (Lr) × 2.73m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成2年11月21日 第294-15819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 69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53年9月1日 免許証交付日 平成25年11月21日 (平成31年3月9日まで有効) B 船長B 男性 23歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年5月22日 免許証交付日 平成24年5月23日 (平成29年5月22日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A バルバスバウの塗装剝離 B 右舷前部外板喫水付近に破口を伴う凹損

## 事故の経過

A船は、船長Aほか1人が乗り組み、黄島南東方沖において、船長Aが、単独で操船に当たり、手動操舵により約6ノットの速力で魚群探索をしながら西進中、平成26年12月26日15時03分ごろ、突然衝撃を感じたので、主機操縦レバーを中立にし、前方を見るとB船のSpanカーが左前方の目前にあり、衝突したことに気付いた。

船長Aは、衝突後、微速力後進をかけてB船から離れ、衝突箇所を確認したところ、A船のバルバスバウがB船の右舷前部の海面下に当たり、B船に破口及び凹損が生じているのを認めた。(写真1、写真2参照)



写真1 A船のバルバスバウ 写真2 B船の破口及び凹損

B船は、船長Bが1人で乗り組み、黄島南東方沖において、主機をアイドリング状態として漂泊し、船首を北方に向けて船首甲板の右舷側に設置した揚縄用ローラで揚縄作業中、15時02分ごろ右舷正横約200mに接近するA船に気付いたが、「はえ縄の縄入れの場所」(以下「縄入れ場所」という。)を聞きに来るものと思い、揚縄作業を続けた。

船長Bは、A船が速力を落とさずに接近するので危ないと思い、遠隔操縦装置で主機を全速力後進とし、揚縄用ローラ付近から船尾方の操舵室右舷側まで逃げた時、A船が揚縄用ローラ付近に衝突し、ハンドレールを握って落水はしなかったが左腰部を操舵室外壁に当て、その後、主機をアイドリング状態に戻した。(写真3参照)

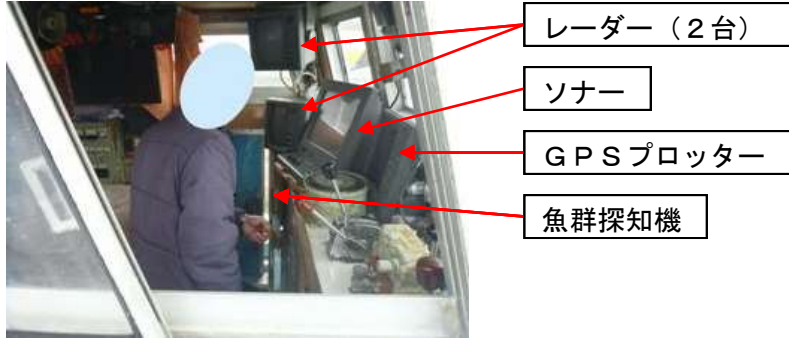


写真3 衝突時の船長Bの位置

船長Bは、15時05分ごろ携帯電話で海上保安庁に通報した。

B船は、来援した僚船にえい航され、かつ、ほかの僚船に左舷側を横抱きにされて27日00時20分ごろ五島市の造船所に着いた。

船長Bは、27日病院で受診し、左腰部打撲と診断された。

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
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> <p>本事故当時、太陽の高度は約23° 方位角は約219°であった。</p>
その他の事項	<p>船長Aは、14時53分ごろ北東進から西進とし、魚群探索を開始する前に周囲の状況を見たが、船首方から西日を受けて太陽光が海面に反射し、船首方が見えにくい状況であり、他船は見えなかった。</p> <p>船長Aは、本事故時、レーダーを2台（レンジはそれぞれ0.75マイル、0.25マイル）使用し、舵輪の左舷側に立ち、左舷下方にある魚群探知機の画面を見ていた。（写真4参照）</p>  <p>写真4 衝突直前の船長A（視線は左舷下方にある魚群探知機）</p> <p>船長Bは、本事故当時、揚縄用ローラ付近ではえ縄の張り具合を見ながら、必要に応じて主機を使用しており、近づいてくる他船に注意を向けることはできたが、操舵室に行って汽笛のスイッチを操作できる状況ではなかった。</p> <p>船長Bは、まき網船団の探索船が、錨を入れる際、錨がはえ縄の仕掛けに絡まないようにしようと、B船に接近し、縄入れ場所を聞かれた経験が数回あった。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、黄島南東方沖において、手動操舵により魚群探索をしながら西進中、船長Aが、魚群探知機に意識を集中して前方の見張りを行っていなかったことから、前方のB船に気付かずに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、西進して魚群探索を開始する前、周囲の状況を見たが、船首方から西日を受けて太陽光が海面に反射していたことから、前方が見えにくい状態であり、B船を見付けることができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、黄島南東方沖で船首を北方に向け、漂泊して揚縄作業中、船長Bが、接近するA船を縄入れ場所を聞きに来る船舶と思い、揚縄作業を続けたことから、衝突の危険を感じて主機を全速力後進にかけ</p>

	<p>たが間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、まき網船団の探索船から縄入れ場所を聞かれた経験があったことから、A船も縄入れ場所を聞きに来ると思ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、黄島南東方沖において、A船が魚群探索をしながら西進中、B船が漂泊して揚縄作業中、船長Aが、魚群探知機に意識を集中し、前方の見張りを行わず、また、船長Bが、A船を縄入れ場所を聞きに来る船舶と思い、揚縄作業を続けたため、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、レーダーを活用して常に周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・操業中、衝突のおそれのある態勢で接近する他船を認めたときは、適切な時機に衝突を避けるための措置を講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

