

船舶事故調査報告書

平成28年7月14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8月5日 11時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島北方沖 五島柏崎灯台から真方位353°6,900m付近 （概位 北緯32°50.8′ 東経128°39.3′）
事故の概要	漁船照美丸は、南東進中、また、漁船涼花丸は、錨泊中、両船が衝突した。 涼花丸は、船長が負傷し、右舷船首外板の破損等を生じ、また、照美丸は、右舷船首外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8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 照美丸、4.2トン NS3-48728（漁船登録番号）、個人所有 11.00m (Lr) × 2.62m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、279.50kW、昭和59年4月15日 第292-22172号（船舶検査済票の番号） B 漁船 涼花丸、0.8トン NS3-67722（漁船登録番号）、個人所有 6.65m (Lr) × 1.56m × 0.48m、FRP ディーゼル機関、20kW（動力漁船登録票による）、昭和57年11月17日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 75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6月28日 免許証交付日 平成27年4月14日 （平成32年6月27日まで有効） B 船長B 男性 65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 平成元年8月10日 免許証交付日 平成25年10月8日 （平成31年8月9日まで有効）

死傷者等	A なし B 重傷 1人(船長B)
損傷	A 右舷船首外板に破口、ビルジキール及び船底外板に擦過傷等 B 右舷船首外板、右舷側ブルワーク等に破損、右舷側ハンドレール及びマスト支柱に折損、操舵室右舷側壁に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが、1人で乗り組み、1.5海里レンジとしたレーダーを作動させ、操舵室右舷側にある椅子に腰を掛けて見張りを行いながら、約13ノット(kn)の対地速力で自動操舵により福江島北方沖を南東進中、平成27年8月5日11時30分ごろ衝撃音を聞いて衝突したと思い、機関を中立にした後、周囲を確認したところ、A船の船首部がB船の前部甲板に乗り上げていた。</p> <p>船長Aは、知り合いの漁船に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船は、B船から離れた後、自力航行で五島市^{とみえ}富江港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、福江島北方沖の上管根^{かみそね}付近で船首を南西方に向けて錨泊し、船長Bが、船尾部で釣りをしていたところ、携帯電話に着信があったので、左舷方を向いて携帯電話で家族と会話を始めた。</p> <p>船長Bは、家族との通話を終えた後、エンジン音が聞こえて振り返ったところ、B船の右舷方約100～150mのところA船を視認し、帽子を振りながら大声で叫んで注意喚起を行った。</p> <p>B船は、A船が間近に接近したので、船長Bが衝突の危険を感じて船尾のハンドレールにしがみついた直後、その右舷船首部にA船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で海面に投げ出され、泳いでいたところを付近にいた僚船に救助されて五島市^{みいらく}三井楽漁港に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、左肋骨骨折、全身打撲等と診断された。</p> <p>僚船の船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともにB船が所属する漁業協同組合へ連絡した。</p> <p>B船は、来援した別の僚船に^{えい}航され、三井楽漁港に入港した。</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、約13knの速力で航行すれば、船首が浮上し、正船首方約20°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>A船のレーダーは、感度が落ちており、本事故当時、調整しても他船の映像が映らない状態であった。</p> <p>船長Aは、ふだん操舵室の天窓から顔を出して見張りを行っていたが、本事故当時、他船を見掛けたことがない海域であったので、前路に他船はいないと思い、操舵室で見張りをしていた。</p> <p>(写真1～写真3参照)</p>



写真1 A船船首方の死角の状況



写真2 天窓の状況



写真3 天窓からの見張りの状況

B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を備えていなかった。

B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかった。

船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

A あり、B あり
A あり、B なし
A なし、B なし

A船は、船長Aが、福江島北方沖を南東進中、他船を見掛けたことがない海域なので、前路に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船に衝突したものと考えられる。

B船は、福江島北方沖で釣りをしして錨泊中、船長Bが、携帯電話で通話をしていて見張りを適切に行っていないことから、A船の接近に気付くのが遅れ、帽子を振って声を出すなどの注意喚起を行ったものの、A船が衝突したものと考えられる。

船長Bが、接近するA船に気付いた際に、有効な音響による信号を行うことができる手段を用いて注意喚起を行っていれば、船長AがB船の存在に気付いた可能性があると考えられる。

原因

本事故は、福江島北方沖において、A船が南東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを行わず、また、船長Bが、携帯電話で通話をしていて見張りを適切に行っていないため、両船が衝突したことにより発生した

	ものと考えられる。
参考	<p>船長Aは、本事故後、業者に依頼してレーダーの修理を行った。 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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 長さ12m未満の船舶は、汽笛及び号鐘を備えない場合、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくこと。 ・ 他船が通常航行する水域で錨泊する場合は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示すること。 ・ 小型船舶の暴露甲板に乗船している場合、救命胴衣の着用を努めるとともに、適切な着用を心掛けること。

付図1 事故発生経過概略図

