

船舶事故調査報告書

平成28年8月18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28年2月19日 09時00分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島北北西方沖 五島白瀬灯台から真方位251° 13.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 06.6′ 東経128° 33.2′）
事故の概要	漁船勇漁丸は、たちうお引き縄漁をしながら西南西進中、また、漁船松吉丸は、南南東進中、両船が衝突した。 勇漁丸は、右舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、松吉丸は、船底部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年2月23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 勇漁丸、6.3トン NS2-10481（漁船登録番号）、個人所有 11.93m（Lr）×2.74m×0.91m、FRP ディーゼル機関、356.70kW、昭和59年5月31日 第292-39698号（船舶検査済票の番号） B 漁船 松吉丸、6.1トン NS2-23207（漁船登録番号）、個人所有 12.83m（Lr）×2.73m×0.91m、FRP ディーゼル機関、330.98kW、平成元年11月12日 第292-42946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 64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4年7月28日 免許証交付日 平成25年3月6日 （平成30年3月5日まで有効） B 船長B 男性 68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50年2月25日 免許証交付日 平成26年4月10日 （平成32年3月7日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板及び左舷中央部ブルワークに亀裂、船室前部囲壁、右舷中央部の甲板及びいけすに破損等 B 船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、福江島北北西方沖でたちうお引き縄漁の操業を行い、2回目の揚縄を終えた後、たちうお引き縄漁船が少ない海域に移動することとし、3回目の操業場所に向けて北東進していた。</p> <p>A船は、船長Aが、目視及び1.5MレンジとしたレーダーでA船の周囲約0.5M以内に他船がないことを確認し、左に旋回した後、自動操舵に切り換えて引き縄を行う針路を定め、約1～2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西南西進しながら左舷船尾部から漁具の投入を始めた。</p> <p>船長Aは、約10分で漁具の投入を終え、A船の針路、速力、周囲の状況等を確認するため、操舵室に移動を始めたところ、右舷斜め前方40m付近にB船を視認し、危険を感じて操舵室後部入口付近の壁に掛けていたリモコン装置を取ろうとした。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の船首がA船の船尾方に向いたように見えたので、B船がA船の存在に気付いたものと思ったが、すぐにB船の船首がA船の操舵室付近に向いたので、後部甲板から大声で叫んで注意喚起を行ったものの、平成28年2月19日09時00分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船の船首部がA船の前部甲板に乗り上げたが、B船が後進で離れたので、A船の損傷状況を確認した後、無線で周囲の僚船に本事故の発生を連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが、1人で乗り組み、たちうお引き縄漁の操業を行い、2回目の揚縄を終えた後、2回目の操業場所の約3～4M南方の海域で漁模様がよい旨の無線を聞いていたので、南方の海域に向かうこととし、0.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、操舵室右舷側に立って手動操舵により、約12knの速力で南南東進を始めた。</p> <p>船長Bは、2回目の操業中、B船が操業を行っていた海域の南方1M付近には他船を認めていなかったもので、前路に他船はいないものと思い、GPSプロッターを見ながら、3回目の操業場所を検討していたところ、突然衝撃を感じた。</p> <p>船長Bは、周囲を確認したところ、A船と衝突していたので、機関を後進にかけてA船から離れ、損傷状況を確認した後、無線で周囲の僚船に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船及びB船は、両船共に自力で航行できたので、A船が福江島の</p>

	<p>造船所に向かい、B船が長崎県小値賀町小値賀漁港に帰港した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船が行うたちうお引き縄漁は、先端に針を付けた枝糸を約4～5m間隔に約50本取り付けた長さ約200～250mの幹糸を、先端に錘<small>おもり</small>を付けた長さ約100～200mの道糸に連結して船尾から海中に投入し、風上に向けて約1～2knの速力で1時間前後引いた後、揚縄して漁獲物を取り込むものであった。</p> <p>長崎県のたちうお引き縄漁船は、操業の秩序維持等の目的で各地の任意団体（以下「タチ会」という。）に加入し、タチ会の規約に基づいて操業を行っており、漁場においては、タチ会の船団長から、当日の操業開始時刻、引き縄を引く針路等無線で連絡を受け、タチ会の標識旗（縦約0.4～0.5m、横約0.6～0.7m）を掲げるとともに船尾にスパンカーを張って操業していた。</p> <p>(図1 参照)</p> <p>図1 たちうお引き縄漁の漁具概略図</p> <p>A船及びB船が操業していた漁場には、本事故当日、約10Mの範囲に50隻以上のたちうお引き縄漁船が集まっていた。</p> <p>たちうお引き縄漁船は、1回目の操業時には各船が一定の間隔で横に数列並び、一斉に風上に向かって引き始めるが、各船によって引く時間が異なり、また、漁模様を無線で連絡することになっているので、徐々に漁場を移動する船と操業する船が入り混じる状況になるものの、漁場を移動する船が操業中の船を避けるようにしていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、左舷船尾部で漁具の投入を行いながら、時々周囲の見張りを行っていたが、A船は操業中であったので、漁場を移動中の船がA船に接近するようであれば、移動中の船がA船を避けてくれるものと思っていた。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、福江島北北西方沖において、たちうお引き縄漁をしながら西南西進中、船長Aが、漁場を移動中の船が操業中のA船を避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船の接近に気付くのが遅れ、声を出して注意喚起を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、たちうお引き縄漁船間においては、漁場を移動する船が</p>

	<p>操業中の船を避けるようにしていたことから、漁場を移動中の船が操業中のA船を避けてくれるものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、福江島北北西方沖において、漁場を移動する目的で南南東進中、船長Bが、前路に他船はいないものと思い、GPSプロッターを見ながら操業場所を検討しており、見張りを行っていなかったことから、操業中のA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、2回目の操業中、B船が操業を行っていた海域の南方1M付近には他船を認めていなかったことから、漁場を南南東進中、前路に他船はいないものと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、福江島北北西方沖において、A船がたちうお引き縄漁をしながら西南西進中、B船が南南東進中、船長Aが漁場を移動中の船が操業中のA船を避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、前路に他船はいないものと思い、見張りを行っていなかったため、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>
参考	<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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

