

船舶事故調査報告書

平成29年3月23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	乗揚
発生日時	平成28年10月22日 00時00分ごろ
発生場所	長崎県西海市江ノ島南東岸 丸田港南防波堤灯台から真方位078°900m付近 （概位 北緯33°00.2′ 東経129°21.7′）
事故の概要	漁船祐星丸は、作業船福美丸をえい航中にえい航索が破断し、漂泊してえい航索の取替え作業中、両船が乗り揚げた。 祐星丸は、同乗者1人が死亡し、船底部外板の破口等を生じ、また、福美丸は、船底部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年10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。
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 祐星丸、4.89トン NS3-58726（漁船登録番号）、個人所有 11.05m(Lr)×2.27m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和53年9月25日 B 作業船 福美丸、4.94トン 292-48115長崎、個人所有 9.98m(Lr)×2.46m×0.92m、FRP ディーゼル機関、72.08kW、昭和50年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 79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10月18日 免許証交付日 平成28年7月21日 （平成33年10月4日まで有効） 同乗者A ₁ 女性 58歳
死傷者等	A 死亡 1人（同乗者A ₁ ） B なし
損傷	A 船底部外板、左舷船首部外板等に擦過傷及び破口等 B 船底部外板、右舷船尾部外板等に擦過傷及び破口等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約5～6m/s 海象：波高 約1～2m、潮汐 高潮時、潮流 北西流（流速不詳）

	<p>海面水温 約24℃</p> <p>西海市（江ノ島地区）には、波浪注意報が10月20日16時27分に発表され、本事故時も継続中であり、強風注意報が20日10時24分に発表され、21日22時26分に解除されていた。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者A₁及び知人1人（以下「同乗者A₂」という。）を乗せ、B船を長崎県新上五島町有川港に回航する目的で、無人のB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、西海市江ノ島の丸田港に寄港する予定で、平成28年10月21日15時40分ごろ長崎県佐世保港（俵ヶ浦地区）を出港した。</p> <p>A船引船列は、A船の船尾部両舷のたつからY字に取った直径約50mm、長さ約14mの合成繊維製えい航索の先端のアイに、B船の右舷船首部の放水口及び左舷船首外板にあけた穴から出した1本のロープ（直径約15mm、長さ約10mの合成繊維製えい航索、以下「本件えい航索」という。）の中央部付近を結んでいた。</p> <p>A船引船列は、船長Aが操船に当たり、同乗者A₁が後部甲板でB船のえい航状況を監視し、同乗者A₂が船室で休息し、西海市片島西南西方沖を約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進中、右舷船尾方からの北東風が強くなり、えい航索が時々緊張するようになったので、約2～3knに減速したが、17時40分ごろ本件えい航索がA船側のえい航索との結び目付近で破断した。（図1参照）</p> <div data-bbox="759 1167 1270 1491" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 A船引船列の概略図</p> <p>船長Aは、B船の左舷側にA船を右舷着けしてB船に移乗し、本件えい航索の取替え作業を行ってB船のえい航を再開したが、西海市大立島北方沖を通過後、北東風が更に強くなり、度々、本件えい航索が結び目付近で破断するようになったものの、その都度、本件えい航索の取替え作業を行って復旧していた。</p> <p>A船引船列は、江ノ島南岸の丸田港東方沖を丸田港南防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）の灯光を船首目標にして西進中、23時30分ごろ本件えい航索が破断したので、船長Aが、それまでと同様にA船の機関を中立運転として漂泊し、本件えい航索の取替え作業を行ったものの、風及び波が強く、同取替え作業が難航した。</p> <p>A船引船列は、船長Aが、本件えい航索の取替え作業を終えてB船</p>

	<p>からA船に戻ったところ、同乗者A₁から「島がある。バックして」と言われた直後、A船の船尾方から高い波を受け、22日00時00分ごろ江ノ島南東岸の浅瀬にA船が乗り揚げ、その後、B船もA船の右舷側に乗り揚げた。</p> <p>船長Aは、A船から避難するつもりで後部甲板の物入れにあった救命胴衣を前部甲板の同乗者A₁に手渡した後、船室に荷物を取りに入ったところ、A船が右舷方から波を受けて左舷側に傾斜したので、甲板に出たものの、同乗者A₁の姿が見当たらなかった。</p> <p>船長Aは、甲板上から同乗者A₁の名前を呼んだものの応答がなく、また、A船から付近の岩場を下りて同乗者A₁を探したものの、辺りが暗くて同乗者A₁を見付けることができなかった。</p> <p>同乗者A₂は、船長Aから避難するよう呼び掛けられたが、雨が降り始めて外は寒いので、A船の船室に残っていた。</p> <p>船長Aは、夜が明けて同乗者A₁に手渡した救命胴衣が付近の海岸に打ち上げられていることを認めたが、同乗者A₁を見付けることができなかった。</p> <p>船長A及び同乗者A₂は、付近を航行中の漁船の通報を受けて出動した海上保安庁のヘリコプタにより、22日午後、吊り上げられて救助された。</p> <p>同乗者A₁は、29日西海市^{ひら}平島の岩場で発見され、同乗者A₁であることが確認されたが、死因は不明と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、平成14年ごろまで約44年間、鮮魚運搬船に乗り組んでおり、有川港～長崎県県北海域（佐世保港周辺）間の航行経験が幾度もあり、夜間の航行経験も豊富であった。</p> <p>船長Aは、小型船のえい航経験が約30～40回あった。</p> <p>A船及びB船の喫水は、両船とも船首約0.3m、船尾約1.0mであった。</p> <p>A船は、海図、レーダー及びGPSプロッターを備えていなかった。</p> <p>船長A、同乗者A₁及び同乗者A₂は、全員が携帯電話を所持していなかった。</p> <p>船長Aは、10月18日有川港を出港する前にテレビで天気予報を見ていたが、その後、天気予報を把握していなかった。</p> <p>船長Aは、片島、大立島及び江ノ島周辺海域の航行経験が豊富であり、片島南南西方の西海市^{さきと}崎戸港への入港経験はあったが、丸田港への入港経験がなかったので、丸田港周辺の地形等の知識がなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、防波堤灯台の灯光は見えていたものの、本件えい航索の取替え作業に集中しており、同灯台への接近状況を見おろさず、また、周辺が暗く、江ノ島の島影が見えなかったため、圧流</p>

	<p>されて江ノ島南東岸に接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長Aは、本件えい航索の取替え作業に集中していたので、A船に搭載していた錨（約40kg、錨索：直径約30mm、長さ約80m）を投入することを思い付かなかった。</p> <p>本件えい航索が本事故前に破断した江ノ島南東岸沖の水深は、約30mであった。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>A船引船列は、丸田港東方沖において漂流し、破断した本件えい航索の取替え作業中、潮流及び風波により江ノ島南東岸に向けて圧流されたことから、同島南東岸の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、防波堤灯台の灯光は見ていたものの、本件えい航索の取替え作業に意識を集中していて同灯台への接近状況を見ていなかったこと、及び丸田港周辺の地形等の知識がなかったことから、江ノ島南東岸に向けて圧流されていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、夜間、天候が徐々に悪化する中、本件えい航索が破断した際、入港経験のある崎戸港に避難していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、A船から投錨した上で本件えい航索の取替え作業を行っていれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> <p>同乗者A₁の死因は、不明であった。</p> <p>同乗者A₁は、A船が、乗揚後に波を受けて動揺した際、落水したものと考えられるが、落水した状況及び死亡するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、丸田港東方沖において漂流し、破断した本件えい航索の取替え作業中、風波及び潮流により江ノ島南東岸に向けて圧流されたため、同島南東岸の浅瀬に乗り揚げ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及び被害の軽減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"> ・ 天気予報を確認し、天候の悪化が予想される場合には、出港を控えること。 ・ 航海中、天候が悪化した場合には、早めに避難すること。 ・ 入港経験のない港に入港する場合には、事前に海図等で水路状況を確認すること。 ・ 海岸から近い場所で作業を行う場合、潮流等で圧流されないように錨泊した上で作業を行うことが望ましい。

	<ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の暴露甲板に乗船している場合、救命胴衣の着用に努めるとともに、適切な着用を心掛けること。・ 不測の事態に備え、防水型携帯電話を身に付けるなどして陸上との連絡手段を確保しておくこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

