

船舶事故調査報告書

平成29年5月11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12月3日 17時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島北方沖 <small>いとくし</small> 系串鼻灯台から真方位343° 12海里（M）付近 （概位 北緯32° 59.3′ 東経128° 44.4′）
事故の概要	プレジャーボート <small>せいふう</small> 清風丸は、南東進中、また、遊漁船 <small>こうよう</small> 光陽丸は、錨泊中、両船が衝突した。 清風丸は、右舷船首部ブルワーク内側に破損を生じ、また、光陽丸は、左舷船尾部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成28年12月5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 プレジャーボート 清風丸、6.4トン NS2-10649（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.73m×0.91m、FRP ディーゼル機関、176.52kW、平成4年11月5日 第292-36512号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 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、423.00kW、平成13年2月26日 第292-45323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 82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2年3月22日 免許証交付日 平成26年4月21日 （平成32年3月21日まで有効） B 船長B 男性 66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27年7月22日 （平成32年10月31日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部ブルワーク内側に破損 B 操舵室の屋根脱落、左舷船尾部外板に亀裂、操舵室左舷側壁に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日没時刻：17時18分ごろ 常用薄明終了時刻：17時45分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、福江島北方沖の貝殻瀬南方の釣り場に移動することとし、同瀬の北西方約5M付近の釣り場を発した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室中央の舵輪の後方に立って操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南東進中、船首方1M付近に白灯1個を認め、小型漁船が操業していると思ったので、平成28年12月3日17時20分ごろ避航する目的で右舵を取り、約10knに減速した。</p> <p>船長Aは、17時25分ごろ白灯1個を表示した小型漁船を左舷側に見て通過し、貝殻瀬南方の釣り場に向けて針路を定め、約8knに減速するとともに手動操舵に切り替えたところ、0.5Mレンジでヘッドアップ表示としたレーダー画面の上端付近に小さい映像を認めたものの、船首方に船体や灯火を認めず、その後、同映像が見えなくなった。</p> <p>A船は、船長Aが、約5knに減速して魚群探知機で魚群探索を行いながら航行を続け、顔を上げて前方を見たところ、船首方至近にB船を認めたものの何もすることができず、17時30分ごろA船の左舷船首部がB船の左舷船尾部に衝突してB船へ乗り上げ、A船の左舷船首部の錨台がB船の操舵室の屋根を突き上げた。</p> <p>船長Aは、A船の機関を後進にかけてB船から離し、同乗者の1人に118番通報を依頼した。</p> <p>A船は、B船をえい航して福江港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、貝殻瀬南方の釣り場で機関を停止し、船首を北北東方に向けて錨泊していた。</p> <p>船長Bは、前部甲板で、腰を掛けて右舷方を向き、周囲の見張りを行いながら釣りを行っていたところ、左舷方1,000m付近にB船に向かって来るA船を視認した。</p> <p>B船は、船長Bが、航行中のA船が錨泊中のB船を避けてくれるものと思って様子を見ていたところ、A船にB船を避ける気配がなく、約300mに接近して来たので、危険を感じてB船を移動させようと、釣り客にA船の接近を大声で知らせながら操舵室に向かったが、機関を始動する間もなく、A船と衝突した。</p>

	<p>B船の釣り客及び船長Bは、B船の左舷側舷縁の亀裂部分から浸水が始まって沈没のおそれがあったのでA船に移乗し、A船の同乗者3人及びB船の釣り客4人が、来援した巡視艇に移乗して五島市福江港へ向かった。</p> <p>B船は、A船にえい航されて福江港へ向かったが、浸水により五島市久賀島北西方沖で転覆し、4日、船長Bが手配した台船のクレーンで引き揚げられて福江港に運ばれた。</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>A船は、17時10分ごろ周囲が暗くなって来たので法定灯火を表示した。</p> <p>船長Aは、以前、レーダー画面の上端付近に小さい映像として認めていた船が移動して見えなくなったことがあり、本事故当時、船首方に船体や灯火を認めず、レーダー画面の上端付近に見えていた小さい映像が見えなくなったので、仮に船首方に船がいたとしても、当該船は移動したものと思った。</p> <p>船長Aは、レーダー画面の上端付近に見えていた小さい映像がA船の船首輝線に重なって見えなくなったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>A船の同乗者は、いずれも操舵室出入口後方に腰を掛けて船尾方を向いていた。</p> <p>B船は、水深約50mの場所で左舷船首部及び左舷船尾部から途中までY字形にとった錨索を約100m繰り出し、重さ約50kgの錨を投入して錨泊していた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、日没後間もなく、周囲はまだ十分明るくて甲板上の物もよく見えていたので、錨泊中を示す白色全周灯を表示するには早いと思い、同灯火を表示していなかった。</p> <p>B船は、本事故当時、錨泊中を示す黒色の球形形象物を備えていなかった。</p> <p>船長Bは、これまで錨泊して釣りを行っているとき、いつも航行中の他船が錨泊しているB船を避けてくれていたので、本事故時も航行中のA船が錨泊しているB船を避けてくれるものと思っていた。</p> <p>B船は、モーターホーンを備えていたが、吹鳴しなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日の日没前、B船の周囲に他船を見掛けなかった。</p> <p>B船の釣り客は、1人が前部甲板で、3人が後部甲板で、いずれも右舷方を向き、腰を掛けて釣りを行っていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、福江島北方沖を南東進中、船長Aが、レーダー画面の上端付近で船首方に認めた小さい映像が見えなくなったので、前路に他船はいないものと思い、魚群探知機で魚群探索を行っていて船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面の上端付近に小さい映像を認めた際、船首方に船体や灯火を認めず、その後、同映像が見えなくなり、以前にも船首方の船が移動して小さい映像が見えなくなったことから、船首方の船が移動して前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面の上端付近に小さい映像を認めた際、レーダーのレンジを切り替えて同映像が特定できるまで確認していればB船の存在に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、福江島北方沖で釣りをしながら錨泊中、船長Bが、左舷方1,000m付近にB船に向かって来るA船を認めた際、A船がB船を避けてくれるものと思い、注意喚起信号を行わなかったことから、A船がB船の存在に気付かずに接近し、衝突の危険を感じてB船を移動させようとしたものの、機関を始動することができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで錨泊して釣りを行っているとき、いつも航行中の他船が錨泊しているB船を避けてくれていたことから、本事故時も航行中のA船がB船を避けてくれると思っていたものと考えられる。</p> <p>船長Bが、日没時に錨泊中を示す白色全周灯を表示していれば、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。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日没後の薄明時、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、魚群探知機で魚群探索を行っていて船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船を避けてくれるものと思い、注意喚起信号を行わなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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。 ・ レーダーは、適宜レンジを切り替えるなど調整して使用すること。 ・ 錨泊中、接近する他船に対して、適切な時機に有効な音響信号を使用して注意喚起を行うこと。 ・ 法定の灯火又は形象物を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

