

船舶事故調査報告書

平成29年9月7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29年5月23日 04時40分ごろ
発生場所	長崎県五島市栄螺島西方沖 福江港3号防波堤北灯台から真方位105° 1.7海里付近 （概位 北緯32° 41.6′ 東経128° 53.3′）
事故の概要	漁船竜道丸は、西北西進中、また、漁船清漁丸は、漂泊中、両船が衝突した。 清漁丸は、船長が負傷し、船尾部外板の圧壊等を生じ、また、竜道丸は、左舷船首部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年5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 竜道丸、4.4トン NS3-401621（漁船登録番号）、個人所有 11.16m (Lr) × 2.62m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成2年2月18日 第292-35496号（船舶検査済票の番号） B 漁船 清漁丸、3.13トン NS3-66376（漁船登録番号）、個人所有 8.15m (Lr) × 2.10m × 0.76m、プラスチック、木 ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和54年11月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57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58年7月22日 免許証交付日 平成26年7月16日 （平成32年2月14日まで有効） B 船長B 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50年8月12日 免許証交付日 平成27年4月17日 （平成32年4月25日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に破口及び擦過傷 B 船尾部外板に圧壊、操舵機に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時21分ごろ 月出時刻：03時26分ごろ、月齢：26.6
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、錨泊して行っていた一本釣り漁を終え、集魚灯を消灯して法定灯火を表示し、揚錨後にレーダーの電源を入れ、五島市福江港に向けて手動操舵で栄螺島東方沖を出発した。</p> <p>船長Aは、13ノット（kn）の対地速力で栄螺島と手代島の間を抜けてから福江港に向かう針路に定め、西北西進中、右舷船首方にきびなご漁を行う漁船の集魚灯を認めて気にして見たが、目視でそれ以外の他船は認められなかったため、前路には他船がいないと思い、航行を続けた。</p> <p>A船は、栄螺島西方沖を西北西進中、船長Aが、出発から3分間程度経過した平成29年5月23日04時40分ごろ、衝撃を感じ、何かにぶつかったと思い、Uターンをして戻ったところ、B船を認め、衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船に接近し、船長Bに負傷等の有無を確認した後、えい航する旨を伝え、A船に積んでいたロープでB船とつなぎ、福江港へ向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、栄螺島西方沖において、マスト灯及び両色灯を表示し、操舵スタンド内に設けられた照明及び右舷ブルワークに取り付けた傘付きの照明灯を点け、主機を停止し、船首を西北西方に向け、はえ縄漁の仕掛けを準備しながら漂泊していた。</p> <p>B船は、船長Bが、船尾方に体を向け、下を向いて仕掛けに餌を取り付ける作業中、他船の機関音に気付いて顔を上げたところ、目前にA船が迫っており、間もなく、B船の船尾部とA船の船首部とが衝突した。（写真2参照）</p>

	 <p>写真2 漂泊時の船長Bの位置、体勢及び船体損傷状況</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で甲板上に転倒した。</p> <p>B船は、A船にえい航され、福江港の棧橋に着棧した。</p> <p>船長Bは、自宅に戻った後、病院で診察を受け、左側頭部打撲等と診断された。</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>A船は、13knの対地速力で航行すれば、船首が浮上するものの、水平線が見え、死角が生じる状態ではなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん、航行を開始する際はレーダーの電源を入れてから揚錨作業を行っていたが、本事故当時は、揚錨後にレーダーの電源を入れた。</p> <p>A船に設置されたレーダーの取扱説明書によれば、電源を入れてから起動するまでに2分30秒が必要であり、本事故当時には起動していなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時の海上は暗く、目視で灯火を表示していない他船を視認するのは困難な状況だと感じていた。</p> <p>B船は、本事故当時、マスト灯及び両色灯を表示していたが、船尾灯は表示されていなかった。</p> <p>船長Bは、B船の灯火設備を購入当初から変更していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、夜が明けていたので、付近を航行する他船が、目視でもB船を確認できるだろうと思っていた。</p> <p>船長Bは、甲板上で、はえ縄漁の仕掛けに餌を付けていたので、周囲の見張りを行っていなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、船長Aが、栄螺島西方沖を西北西進中、レーダーによる見</p>

	<p>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船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面を確認できない状態であったこと、及びB船に船尾灯の表示がなかったことから、衝突するまでB船の存在に気が付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、栄螺島西方沖で船首を西北西に向けて漂泊中、船長Bが、仕掛けに餌を取り付けており、周囲の見張りを行っていなかったことから、A船が目前に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船尾灯を表示していなかったことから、夜間航行をしてはならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、栄螺島西方沖において、A船が、西北西進中、B船が漂泊中、船長Aが見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かずに航行し、また、船長Bが見張りを行っていなかったため、接近するA船に気付かず、両船が衝突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。 ・ 法定灯火を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

