

船舶事故調査報告書

令和2年8月19日

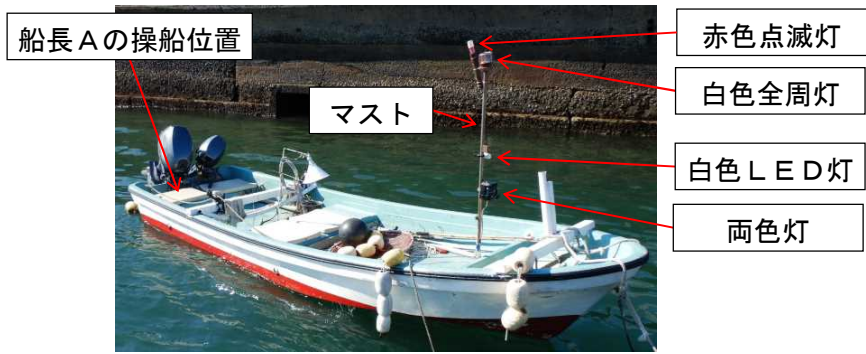
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年12月4日 20時17分ごろ
発生場所	長崎県平戸市獅子駒埼北東方沖 二目照射灯から真方位090° 130m付近 (概位 北緯33°23.0′ 東経129°33.8′)
事故の概要	漁船将生丸及び漁船文丸は、共に南南東進中、両船が衝突した。 文丸は、船長が負傷し、右舷船尾部ブルワークの亀裂等を生じ、また、将生丸は、船首部船底等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月11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 将生丸、0.4トン NS3-503154（漁船登録番号）、個人所有 4.96m (Lr) × 1.60m × 0.64m、FRP ガソリン機関2基、60kW（合計、動力漁船登録票による）、 昭和62年1月15日 B 漁船 文丸、0.3トン NS3-502012（漁船登録番号）、個人所有 4.18m (Lr) × 1.49m × 0.64m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和59年 2月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 80歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年7月14日 免許証交付日 平成30年7月26日 (令和6年3月10日まで有効) B 船長B 男性 33歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年9月16日 免許証交付日 平成28年2月16日 (令和3年9月19日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部から中央部にかけて船底に擦過傷 B 右舷船尾部ブルワークに亀裂及び擦過傷、左舷中央部ブルワークに擦過傷、並びに船外機カバーに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の末期 月没時刻：5日00時17分ごろ、月齢：7.8
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、いかひき縄釣り漁の目的で、令和元年12月4日17時10分ごろ平戸市ハナグリ鼻東方沖の漁場に向けて平戸市平戸港を出港した。</p> <p>A船は、漁場を移動しながら操業を行った後、帰港することとして漁具を収納し、20時10分ごろ平戸市鏑埼^{つば}東方沖を出発した。</p> <p>A船は、船長Aが右舷船尾部の物入れの蓋の上に腰を掛け、船首部中央のマストに設置された両色灯、赤色点滅灯及び白色LED灯を表示し、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。（写真1参照）</p> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <p>船長Aは、船首浮上により船首方に死角が生じていたので、約0.5～1km進むごとに船外機を操作して船首を左右に振り、他船の灯火を認めた場合は、一旦減速して適宜避航し、再び約14knに増速していた。</p> <p>A船は、船長Aが、平戸市ハゲ島の島影を右舷方に見て同島東方沖を通過後、二目照射灯に照らされた二目^{*1}の位置を示す標柱と獅子駒埼の間に向くように左舵を取り、南南東進中、船首を左右に振っていたところ、20時17分ごろ船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じるとともに、A船の船体が中央部付近までB船に乗り上がっていることが分かり、すぐに船外機を停止し、船体がB船から下りた後、右旋回を始めたB船の後を追いつつ、</p>

*1 「二目」とは獅子駒埼北東方沖130m付近にある干出岩をいう。二目上には標柱が設置されており、二目照射灯（灯高25m）が西方の陸上から同標柱を照らしている。

いになって顔を下に向けていた船長Bに対して「大丈夫か」と声を掛けたところ、船長Bが右腕を上げたように見えたので、同動作を無事である旨の返答と思い、帰港することとして現場を離れた。

船長Aは、本事故後、海上保安庁によってB船と衝突した船舶の捜索が行われていたところ、海上保安署に赴き、B船と衝突した船舶がA船である旨を伝えた。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、いかひき縄釣り漁の目的で、17時10分ごろ平戸市魚見埼^{うおみ}北方沖の漁場に向けて平戸市田助漁港^{たすけ}を出港した。

B船は、漁場を移動しながら、船尾部に立てた4本の竿で餌木^{えぎ}が付いた釣り糸を引いて操業を行い、20時00分ごろ獅子駒埼^{ししこま}周辺の漁場に向けてハゲ島北方沖の漁場を出発した。

B船は、船長Bが右舷船尾部の物入れの蓋の上に腰を掛け、船首部右舷側のマストに設置された両色灯を表示し、漁具を引きながら、約1.0knの速力で南進した。(写真2、図1参照)

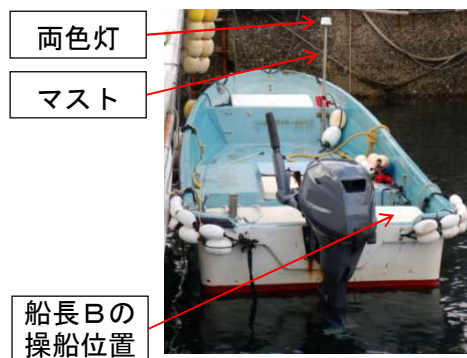


写真2 B船

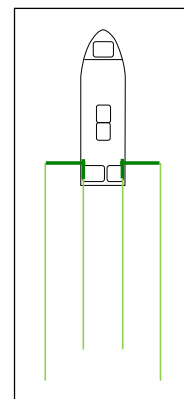


図1 B船の操業状況

B船は、船長Bが、ハゲ島の島影を右舷方に見て同島東方沖を通過後、しばらくして二目の位置を示す標柱と獅子駒埼の間に向くように左舵を取り、南南東進した。

船長Bは、時折、漁具の様子を見ながら、船首方の見張りを行っていたところ、後方からエンジン音が聞こえたので、振り返ると左舷後方約40mのところに、船首部を浮上させて接近するA船及び点滅する赤色の灯火を認めた。

B船は、船長Bが、左舷側で引いている漁具をA船が巻き込むと思い、急いで船外機を操作して右舵を取るとともに増速したが、A船も右転し、直後、更にA船が左転して間近に接近したので、懐中電灯の明かりで自船の存在をA船に知らせようと甲板上の懐中電灯を探していたところ、A船と衝突した。

B船は、衝突後、船長Bが、四つ這いの姿勢で意識が朦朧^{もうろう}としていたところ、我に返り、自身が出血していること、また、A船が周辺に

	<p>いないことが分かり、船外機を中立運転にして漁具を収納後、自力航行で田助漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、帰宅後、救急車で病院に搬送され、頭部及び顔面挫傷と診断された。</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、夜間に白色全周灯を表示すると船首方が明るくなって見えづらくなると思い、ふだんから白色全周灯を消しており、本事故当時も白色全周灯を消していた。</p> <p>A船の白色LED灯は、自転車用の灯火で、船首方を照らすようにマストに設置されていた。</p> <p>A船は、約14knの全速力で航行し、右舷船尾部の物入れの蓋の上に腰を掛けて見張りを行うと、船首浮上により正船首左舷約18°から右舷約5°までの範囲で死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、以前、約7knの速力で帰港していたが、家族が自宅で病氣療養することとなってからは、早く帰宅したいと思い、約14knの全速力で帰港していた。</p> <p>船長Aは、速力を落として見張りを行っていれば、B船に接近する際、B船の船体を視認することができたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船を専ら日中に行う素潜り漁に使用していたが、令和元年10月から夜間に操業を行ういかひき縄釣り漁を始め、両色灯を設置した上、本事故当時までB船を使用して同漁を約10回行っていた。</p> <p>船長Bは、夜間、両色灯の他に白色全周灯の表示義務があるということに考えが及ばず、B船に白色全周灯を設置していなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん、転舵時に後方の確認を行っており、本事故当時、二目の位置を示す標柱と獅子駒崎の間に針路を定める際に後方を確認したものの、他船を見掛けなかったため、後方から接近する他船はいないと思い、その後は後方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、獅子駒崎北東方沖において南南東進中、船長Aが、早く帰宅したいと思い、全速力で航行を続けたことから、前路を南南東進中のB船に気付かず、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>A船は、白色全周灯を消した状態で航行を続けていたものと推定される。</p> <p>B船は、獅子駒崎北東方沖において、両色灯のみを表示した状態で南南東進中、船長Bが、二目の位置を示す標柱と獅子駒崎の間に針路</p>

	<p>を定める際に後方に他船を見掛けず、後方から接近する他船はいないと思い、船首方の見張りを行いながら航行を続けたことから、後方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと推定される。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、獅子駒埼北東方沖において、A船及びB船が共に法定灯火を表示していない状態で南南東進中、船長Aが、早く帰宅したいと思い、全速力で航行を続け、また、船長Bが、後方から接近する他船はいないと思い、船首方の見張りを行いながら航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 夜間は法定灯火を表示するとともに、回避動作がとれる速力で航行すること。 ・ 他船がいらないと思い込まず、常時、後方を含めた周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 他船と衝突した場合、乗船者の負傷状況及び船体の損傷状況を確認し、人命の救助や船体の保全に必要な措置を採ること。 ・ 事故発生時には速やかに海上保安庁に通報すること。

