

船舶事故調査報告書

令和5年8月30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5年2月26日 14時53分ごろ
発生場所	長崎県五島市多々良島西方沖 赤ハエ鼻灯台から真方位264° 1,200m付近 (概位 北緯32° 44.9′ 東経128° 52.1′)
事故の概要	瀬渡船せいわは、南西進中、また、漁船雄幸丸は船首を北西方に向けて操業を行いながら錨泊中、両船が衝突した。 せいわは、左舷船首部外板に亀裂等を生じ、また、雄幸丸は、船首部の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年2月28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 瀬渡船 せいわ、7.3トン NS2-24055（漁船登録番号）、個人所有 13.32（Lr）m×2.76m×0.88m、FRP ディーゼル機関、308.91kW、平成8年9月11日 第292-41334号（船舶検査済票の番号） B 漁船 雄幸丸、2.15トン NS3-67203（漁船登録番号）、個人所有 7.05m（Lr）m×1.94m×0.66m、FRP ディーゼル機関、60kW（動力漁船登録票による）、昭和56年9月1日
乗組員等に関する情報	船長A 49歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成18年12月1日 免許証交付日 令和3年2月5日 （令和6年6月18日まで有効） 船長B 71歳 二級小型船舶操縦士・特殊・特定 免許登録日 昭和56年7月6日 免許証交付日 令和4年9月5日 （令和9年11月11日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 右舷船首部たつ及びローラの脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、船長 A が 1 人で乗り組み、釣り客 12 人を乗せ、06 時 00 分ごろ五島市福江港^{ふくえ}の係船場所を出航し、同市^{かぼ}杵島に 10 人、同市^{ひさか}久賀島金剛埼^{こんごう}付近に 2 人の釣り客をそれぞれ上陸させた。 船長 A は、釣り客を迎えに行く時刻となり、A 船で杵島に向かい、次いで久賀島に向かって釣り客 12 人全員を乗船させた後、14 時 50 分ごろ帰途についた。 船長 A は、GPS プロッターを作動させて、操縦席の前に立ち、手動操舵で南西進を開始し、約 17 ノットの対地速力として航行中、翌日以降の業務予定を確認しようとして手元にある予定表に視線を移し、段取りを考えた後に視線を船首方に戻したところ、船首方 20 m 付近に B 船を認めた。 船長 A は、直ちに減速し、右舵を取った後、スロットルレバーを中立としたものの、14 時 53 分ごろ、A 船の左舷船首部と B 船の右舷船首部とが衝突した。 船長 A は、釣り客及び船長 B にけががないことを確認し、釣り客を福江港で下船させた後に戻ってくると船長 B に伝えて福江港に向かい、釣り客を下船させて事故発生場所に戻ろうとしていたところ、船長 B の知人から、B 船が福江港に向かっていることを携帯電話で伝えられて、福江港で B 船を待つことにした。 B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、浮き流し釣りの目的で、12 時 30 分ごろ福江港の係船場所を出航した後、多々良島西方沖の漁場に到着して左舷船首から錨を下ろし、錨泊して浮き流し釣りを開始した。 船長 B は、後部甲板で左舷に 2 本、右舷に 1 本の釣り竿をそれぞれ固定し、両舷の釣り竿の浮きを確認していた際に、右舷船首方から接近してくる A 船を認めた。 船長 B は、A 船が B 船の船首方又は船尾方を通過すると思い、両舷の釣り竿の浮きを確認したり、A 船を見たりしていたところ、「ぶつかる」という叫び声を聞き、衝突の危険を感じて操舵室左舷側後部に^{つか}掴まって身構えたところ、B 船と A 船とが衝突した。 船長 B は、すぐに本事故の発生について 118 番通報を行った後、左舷側に接近してきた A 船の船長 A に 118 番通報したことを伝えた。 船長 B は、右舷船首部たつ及びローラの脱落並びに船首部の瀬渡し台に曲損等を認めたが、航行が可能と判断して帰途につくこととした

	ところ、機関室内に液体があることに気付き、海水が入ったと思ってビルジポンプを作動させると黒色の液体が排出されており、すぐにビルジポンプの配線を工具で切断してビルジポンプを停止させた。 船長Bは、微速力で福江港に帰航し、後日、整備業者が機関室を確認したところ、両舷に設置している燃料タンクが船尾方へ約5 cm 移動し、右舷燃料タンクと左舷燃料タンクを繋いでいる配管が外れて、機関室内に燃料油が溜まっているのを認めた。 (付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)
その他の事項	A船は、瀬渡船及び海上タクシーの業務に従事しており、1月及び2月は瀬渡し業務が多く、2月は天候不良による休業日が1日のみであった。 A船は、福江港に向けて南西進中、船首浮上等による船首方の死角は生じていなかったが、釣り客3人が船首部の瀬渡し台付近に腰を掛けており、船長Aは、同釣り客の陰に隠れてB船が見えていなかったのかもしれないと本事故後に思った。 船長Aは、ふだん金剛埼付近から福江港へ帰航する際、漁船が操業していない多々良島の東方沖を航行することが多かったが、本事故当日は北東の風が吹いており、同島の西方沖を航行して帰航することとした。 船長Aは、多々良島西方沖を航行している際には操業している漁船を見掛けることが時々あったが、本事故当時、翌日以降の業務予定のことを考えて、同漁船の確認を失念していたのかもしれないと本事故後に思った。 船長Bは、ふだん操業を行いながら錨泊中、他船がB船を避航しており、その際、他船が約10mの距離を離して通過することが多く、いずれA船もB船の船首方又は船尾方を通過するものと思いながら操業を続けていた。 B船は汽笛を備えていなかったが、船長Bが着用していた救命胴衣には笛が備えられていた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、多々良島西方沖を南西進中、船長Aが、翌日以降の業務予定を確認しようとして、手元にある予定表に視線を移して航行を続けたことから、船首方で錨泊しているB船に気付くのが遅れ、B船に気付いて直ちに減速して右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、多々良島西方沖で漁船が操業していることを知っていた

	が、予定が立て込んでいたことから、翌日以降の業務の段取りを考えようとして、手元にある予定表に視線を移して航行を続けたものと考えられる。 船長Aは、福江港に向けて南西進を開始した際、釣り客3人が船首部の瀬渡し台付近に腰を掛けていたことから、同釣り客の陰に隠れたB船に気付かずに航行していた可能性があると考えられる。 B船は、多々良島西方沖において操業を行いながら錨泊中、自船に接近してくるA船を認めたものの、A船がB船の船首方又は船尾方を通過するものと思い込み、操業を行いながら錨泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。 船長Bは、ふだん、操業を行いながら錨泊中、他船がB船を避航していたことから、A船もB船の船首方又は船尾方を通過するものと思い込んだものと考えられる。
原因	本事故は、多々良島西方沖において、A船が南西進中、B船が操業を行いながら錨泊中、船長Aが翌日以降の業務予定を確認しようとして、手元にある予定表に視線を移して航行を続けたため、船首方で錨泊しているB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、A船がB船の船首方又は船尾方を通過するものと思い込み、錨泊して操業を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、常時、周囲の見張りに専念して航行すること。 ・ 船長は、船首方の見張りの妨げになる可能性があるため、釣り客を瀬渡し台付近に腰を掛けさせないこと。 ・ 錨泊中の小型船舶の船長は、自船に接近する他船を認めた場合、自船に気付かずに航行している可能性を考慮し、他船に自船の存在を知らせるため救命胴衣に備えられた笛を吹き鳴らして、注意喚起すること。 ・ 汽笛を備えていない小型船舶の船長は、携帯式エアホーンなどの大きな音を出せる器具を備えて、接近する他船に注意喚起することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

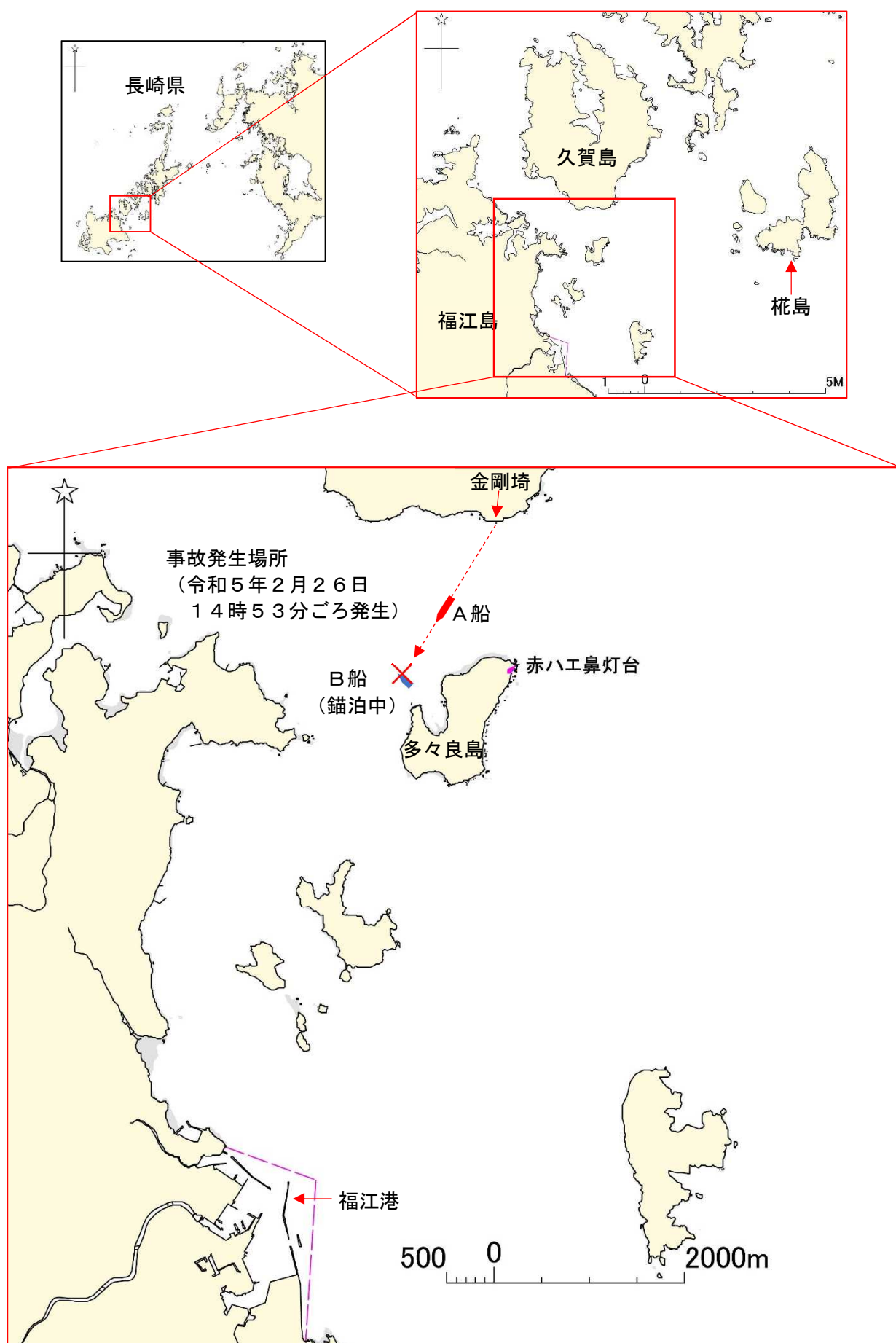


写真1 A船



写真2 B船

