

船舶事故調査報告書

令和2年6月3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10月4日 15時30分ごろ
発生場所	長崎県平戸市女鹿崎西南西方沖（志々伎湾） 早福港沖防波堤北灯台から真方位192° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 12.6′ 東経129° 22.7′）
事故の概要	漁船豊生丸は、南進中、漁船第10恵比須丸と衝突した。 第10恵比須丸は、船長が死亡し、両舷中央部外板の破口等を生じて沈没し、また、豊生丸は、船首部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月7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 豊生丸、9.7トン NS2-23130（漁船登録番号）、個人所有 14.74m（Lr）×3.20m×1.06m、FRP ディーゼル機関、331kW、平成10年6月15日 第292-43231号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第10恵比須丸、2.0トン NS3-504147（漁船登録番号）、個人所有 7.84m（Lr）×2.25m×0.87m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成元年10月2日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60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3月3日 免許証交付日 平成29年8月28日 （令和5年2月11日まで有効） B 船長B 男性 83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9月5日 免許証交付日 平成27年8月13日 （令和3年3月6日まで有効）
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 船首部外板及び両舷船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損 B 両舷中央部外板に破口及び割損、前部甲板に亀裂及び割損、操舵スタンドの倒壊、機関室等の各機器に濡損等（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び甲板員1人（以下「甲板員A」という。）が乗り組み、平戸市早福漁港西方の陸岸付近に錨泊し、錨泊場所付近で素潜り漁を行った後、令和元年10月4日15時25分ごろ同市船越漁港に向けて帰途についた。</p> <p>A 船は、甲板員Aが操舵室後部出入口の甲板の段差部分に後方を向いて座り、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛けて操船に当たり、0.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、約14～15ノットの対地速力で手動操舵により、陸岸に沿って緩やかに左転しながら南進した。</p> <p>A 船は、船長Aが、右舷側の志々伎湾北西部の湾口付近に操業中の引き縄漁船5、6隻及び帰航中のはえ縄漁船4、5隻を、左舷側の同湾口東側の陸岸付近に素潜り漁船4、5隻をそれぞれ視認し、それらの漁船に注意しながら女鹿崎西南西方沖を南進中、15時30分ごろ衝撃を感じて直ちに機関を後進としたが、B船の左舷側から衝突しており、B船の中央部付近に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長Aは、直ちにB船に移乗したところ、船長BがB船の機関室囲壁上に仰向けの状態で倒れており、呼び掛けても意識がなく、B船が船首部から沈み始めたので、甲板員Aと共に船長BをA船上に引き揚げた。</p> <p>船長Aは、甲板員Aに船長Bの心肺蘇生措置（人工呼吸等）を行わせるとともに、所属する漁業協同組合（以下「本件組合」という。）に連絡し、意識不明の者がいて心肺蘇生措置を行っているのので、救急車を要請する旨依頼した。</p> <p>船長Aは、船長Bを急いで搬送しようと思い、B船が沈みかけていたので、機関を前進としたところ、B船の漁具（かご、ロープ等）をA船のプロペラ翼に巻き込んでいることに気付き、航行不能と判断して本件組合に救援を依頼した。</p> <p>その後、B船は沈没した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、かご漁の目的で、4日午前中に平戸市志々伎浦漁港を出港して一旦帰港した後、午後になって同漁港を出港した。</p> <p>船長Bの家族は、自身が所有する漁船（総トン数約3トン、以下「C船」という。）に1人で乗り組み、女鹿崎南方沖に錨泊して素潜り漁を行った後、15時00分ごろC船の北西方約300～400mの女鹿崎西南西方沖で操業中のB船を視認し、B船もそろそろ帰港する頃だと思い、先に志々伎浦漁港に帰港した。</p>

	<p>船長Aから事故の連絡を受けた本件組合の担当者は、A船で素潜り漁中に意識不明になった者がいると思い、救急車を要請後、志々伎浦漁港に帰港していた船長Bの家族に依頼し、C船で本事故現場に到着したところ、A船の後部甲板で船長Bの心肺蘇生措置が行われており、A船とB船とが衝突してB船が沈没したことを知った。</p> <p>本件組合の担当者は、C船の舷側の高さがA船よりかなり低かったので、船長BをC船に乗せる際に危険を伴うと考え、付近を航行していた僚船（総トン数約9トン）に依頼し、船長Bを僚船に乗せて志々伎浦漁港に搬送し、救急車に引き継いだ。</p> <p>船長Bは、救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、左腎動脈損傷による失血死と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 船長Aの操船状況（再現）、写真3 B船の損傷状況①、写真4 B船の損傷状況②、写真5 B船の機関操縦レバーの状況、写真6 B船の機関室囲壁付近の状況、写真7 B船の前部甲板の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、素潜り漁船の付近を航行する場合、沖合に浮かんだ桶の周囲で素潜り漁を行っている漁業者が急に浮上して来るので、漁業者に接触しないよう、目視により海面を注意して見ており、本事故当時、レーダーを2、3回確認したものの、左舷前方の素潜り漁船との距離が近くなってからは、主に目視で左舷側の海面を見て素潜り漁の桶や漁業者に注意しながら見張りを行っていた。</p> <p>B船は、9日引揚げ作業が行われ、引揚げ作業時に右舷前部に備えられていたラインホーラが外れたものの、引き揚げられた際、それぞれ機関のクラッチレバーが前進の位置、スロットルレバーが全速力の位置、機関室囲壁の左舷前部にあるラインホーラのスイッチが「ON」の状態であり、船尾部マストの甲板上高さ2.7～3.3mのところに赤色の旗が掲げられていた。</p> <p>船長Bの家族は、約7年前まで船長Bと共に乗り組んでかご漁を行っていたので、船長Bが、ふだん、漁場において、機関を中立運転として漂泊し、かごを揚収するときのみラインホーラのスイッチを入れており、ラインホーラのスイッチを入れた状態で航行することはなく、かごの揚収が終わったときには、ラインホーラのスイッチを切っていることを知っていた。</p> <p>船長Bの家族は、本事故時、船長Bがかごの揚収中、接近するA船に気付いて機関を全速力前進としたものの、回避動作が間に合わずにA船とB船とが衝突したのではないかと本事故後に思った。</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>A あり、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、女鹿崎西南西方沖を南進中、船長Aが、左舷前方の素潜り漁船との距離が近くなった際、素潜り漁の漁業者に接触しないよう、目視により左舷側近くの海面を注意しながら航行を続けたことから、船首方のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故後に引き揚げられた際、それぞれ機関のクラッチレバーが前進の位置、スロットルレバーが全速力の位置、ラインホーラのスイッチが入った状態であり、ふだん、かごを揚収するときのみラインホーラのスイッチを入れていたことから、女鹿崎西南西方沖で漂泊しながらかごを揚収中、船長Bが、接近するA船を認め、機関を全速力前進として避航措置をとった可能性があるものの、A船と衝突したと考えられる。</p> <p>船長Bは、両船が衝突した際、左腎動脈損傷を受傷し、失血死に至ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、女鹿崎西南西方沖において、A船が南進中、船長Aが目視により左舷側近くの素潜り漁の状況を注意しながら航行を続けたため、船首方のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。また、B船が漂泊しながらかごを揚収中、船長Bが、接近するA船を認め、機関を全速力前進として避航措置をとった可能性があるものの、A船と衝突したと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 特定のものに注意し過ぎると、周囲の他船等を見逃してしまうことがあるので、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

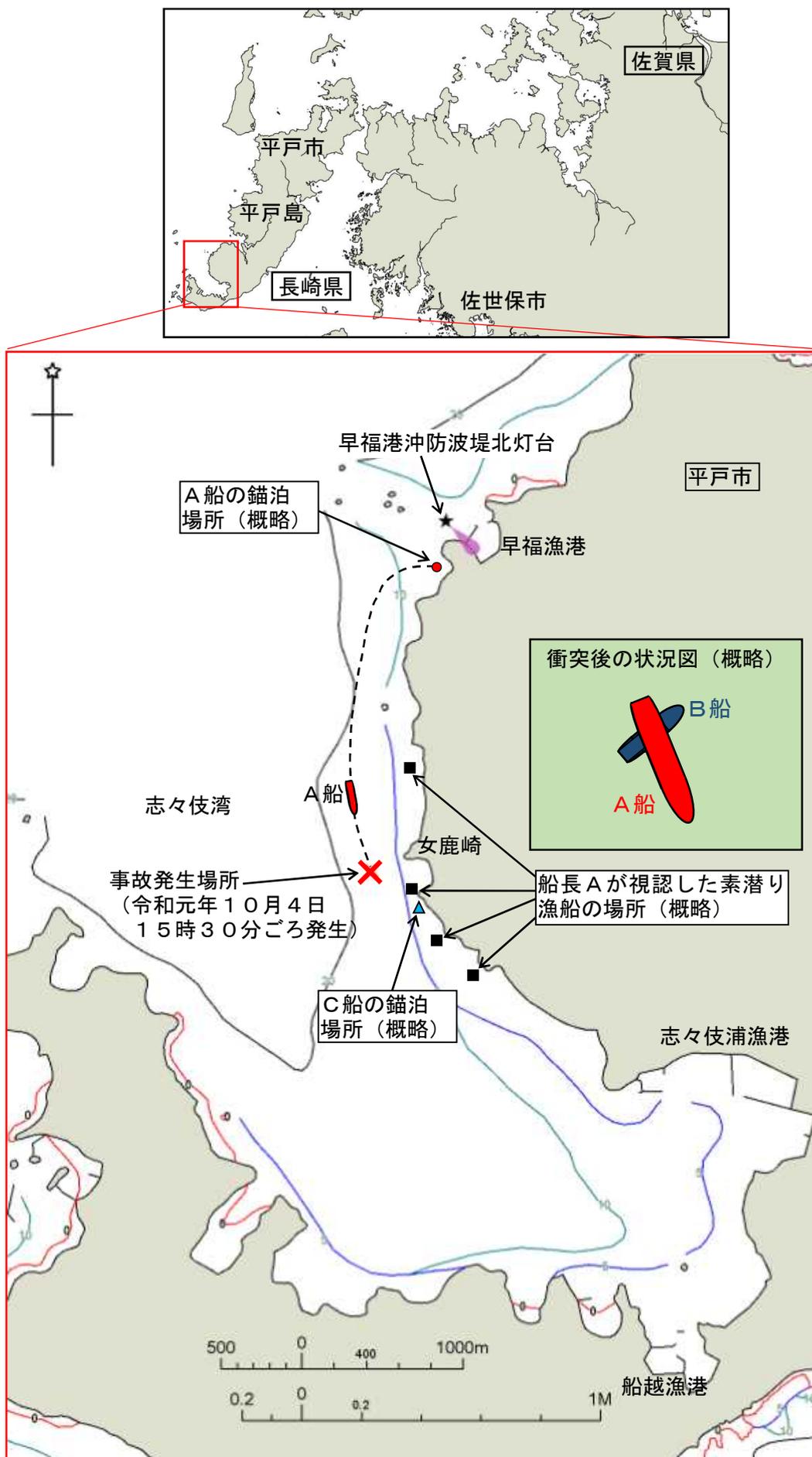


写真1 A船



写真2 船長Aの操船状況（再現）

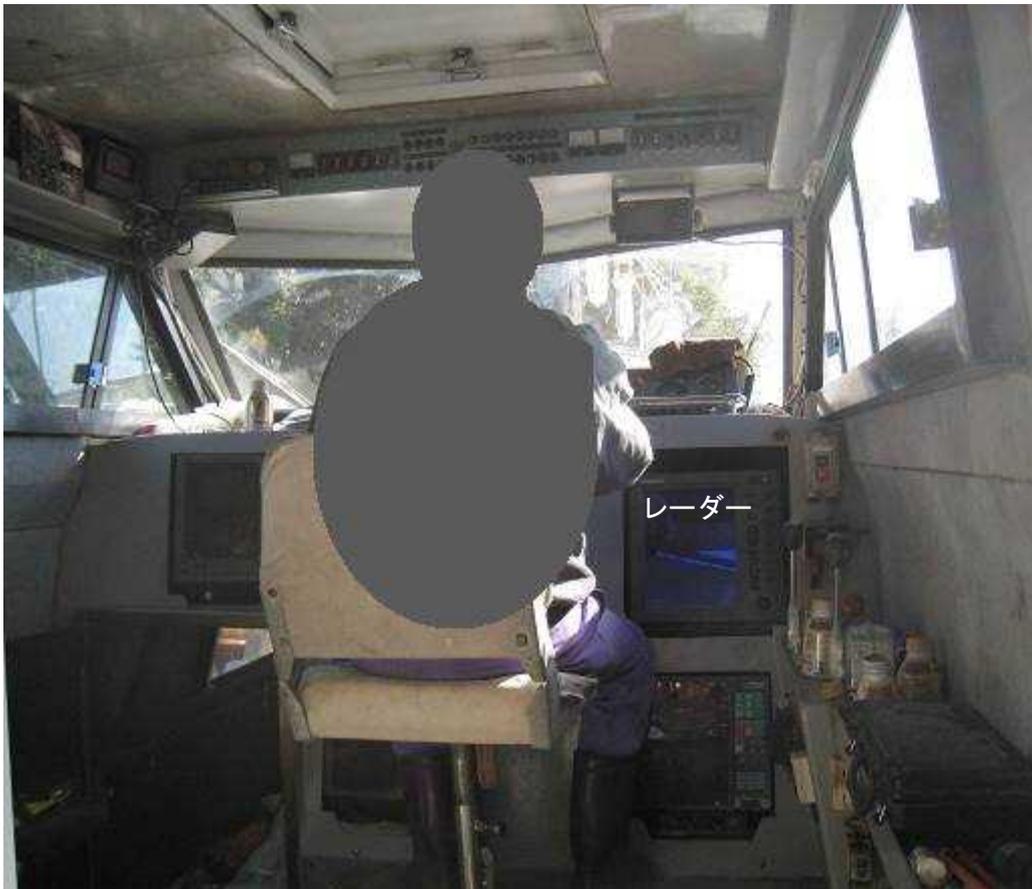


写真3 B船の損傷状況①



写真4 B船の損傷状況②



写真5 B船の機関操縦レバーの状況



写真6 B船の機関室囲壁付近の状況



写真7 B船の前部甲板の状況

