

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 悠号

漁船登録番号 OT3-56395

総トン数 3.0トン

船種 船名 モーターボート あかね丸

船舶番号 294-14220大分

総トン数 5トン未満（長さ6.18m）

事故種類 衝突

発生日時 平成20年12月9日 18時03分ごろ

発生場所 大分県佐伯市蒲戸三角点から真方位108° 600m付近
（概位 北緯33° 03.4′ 東経132° 00.9′）

平成21年10月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船^{はるかごう}悠号は、船長1人が乗り組み、佐伯市蒲戸^{かまど}崎南西方沖で、漂泊して一本釣り漁の操業中、モーターボートあかね丸は、船長1人が乗り組み、蒲戸崎北方沖から観音鼻沖合に移動中、平成20年12月9日（火）18時03分ごろ、両船が衝突した。

あかね丸は、船長が鼻骨骨折等を負い、左舷船首外板のき裂等が生じ、悠号は、左舷中央部ブルワークのき裂等が生じた。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年12月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年12月18日、19日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、悠号（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及びあかね丸（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、平成20年12月9日15時30分ごろ、船長Aが1人で乗り組み、大分県佐伯市浅海井漁港^{あざむい}を出港し、蒲戸埼北西方沖においていか一本釣り漁を行ったのち、17時50分ごろ蒲戸三角点から108°（真方位、以下同じ。）600m付近に移動した。

船長Aは、ふだんから漂泊して操業するときは、接近する他船が本船を避けてくれるものと考えており、機関をアイドルリング運転したままクラッチを中立としてマスト灯1個及び両色灯を点灯し、船首を南東方に向け、漂泊して操業を再開した。

船長Aは、船尾左舷側のいすに腰掛けて左舷方を向いて疑似餌を送り出したとき、左舷50mにB船のマスト灯を初めて視認し、すぐに危険を感じて「おーい」と連呼した後、船首端に逃れ、ハンドレールなどにつかまって衝突の衝撃に備えた直後、18時03分ごろA船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。

(2) B船

B船は、平成20年12月9日17時00分ごろ、船長Bが1人で乗り組み、

蒲戸漁港を出港し、蒲戸埼北方沖において釣りを行ったのち、マスト灯1個及び両色灯を点灯して蒲戸埼南西方沖の釣り場に向かった。

船長Bは、蒲戸埼沖を通過後、針路を概ね252°に定め、操舵室右舷側に立った姿勢で、機関を回転数毎分約2,000(rpm)にかけ、約8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により航行した。

船長Bは、ふだん、蒲戸埼や観音鼻沖には釣り船がいるのを見かけていたが、蒲戸埼と観音鼻の間の海域で釣り船を見かけたことがなかったことから、前方に他船はいないものと思い、左舷船首方の竹ヶ島付近の漁船群の灯火に視線を向け、どのようにしたら釣れるだろうかと考えながら航行中、同じ針路及び速力のまま、A船と衝突した。

本事故の発生日時は、平成20年12月9日18時03分ごろ、発生場所は蒲戸三角点から108°600m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、死傷者はいなかった。

(2) B船

船長Bの診断書によれば、鼻骨骨折及び左胸部打撲を負った。

2.3 船舶等の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述及び損傷写真によれば、左舷中央ブルワークに長さ約30cmのき裂が、左舷中央ハンドレールに曲損が、操舵室左舷側窓枠に曲損等が生じた。

(写真1 A船の損傷状況 参照)

(2) B船

船長Bの口述及び損傷写真によれば、左舷船首外板に長さ約50cmのき裂が、左舷船首ハンドレールに曲損が、船首渡し板に圧損等が生じた。

(写真2 B船の損傷状況 参照)

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 49歳

一級小型船舶操縦士

免許登録日 平成18年10月20日
免許証交付日 平成18年10月23日
(平成23年10月22日まで有効)

船長B 男性 78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 平成10年9月22日

免許証交付日 平成20年6月23日

(平成25年9月21日まで有効)

(2) 主な乗船履歴及び健康状態

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

平成18年10月ごろから、家業の傍ら、A船で月に約10日蒲戸埼付近海域で一本釣り漁に従事していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

平成10年ごろから、B船に年間約20日乗船し、レジャーとして蒲戸漁港付近や蒲戸埼北方などで釣りをしていた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号	OT3-56395
主たる根拠地	大分県佐伯市(上浦)
船舶所有者	個人所有
総トン数	3.0トン
Lr×B×D	8.80m×2.42m×0.80m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	58kW(漁船法馬力数)

推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	昭和58年1月
(2) B船	
船舶番号	294-14220大分
船籍港	大分県佐伯市
船舶所有者	個人所有
Lr×B×D	6.18m×2.03m×0.57m
船質	FRP
機関の種類	ディーゼル機関1基
出力	52.96kW(連続最大)
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	昭和63年8月

2.5.2 積載状況等

(1) A船

A船長の口述によれば、出港時の喫水は、船首0.4m、船尾1.2mで、事故発生までに漁獲はほとんどなかった。

(2) B船

B船長の口述によれば、出港時の喫水は、船首0.4m、船尾0.5mであった。

2.5.3 操縦性能

(1) A船

船長Aの口述によれば、長年の経験から推測すると、機関をアイドリングで運転したまま漂泊して釣りをしている状態から、約10秒あれば、約10m前進することが可能であった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、約11knの速力で前進中、左舵一杯又は右舵一杯をとったときの旋回径は、それぞれ約15mで、最短停止距離は約15m、最短停止時間は約10秒であった。

2.5.4 船舶に関するその他の情報等

(1) A船

船長Aの口述によれば、魚群探知器組み込み式GPSプロッターを備え、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったが、汽笛又は有効な音響信号

装置を装備していなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、魚群探知器を備え、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったが、汽笛又は有効な音響信号装置を装備していなかった。

2.6 気象及び海象等に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 気象観測値

事故現場の北西方約2.3海里(M)に位置する大分地方気象台及び南西方約7.5Mに位置する佐伯地域気象観測所の事故当日18時00分の観測値は、次のとおりであった。

大分地方気象台 天気 晴れ、風向 北北西、風速 0.9m/s

佐伯地域気象観測所 風向 静穏、風速 0m/s

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故現場の南西方約6Mにあたる佐伯港における事故当時の潮汐は、下げ潮の初期であった。

2.6.2 乗組員等の観測

船長A及び船長Bの一致した口述によれば、事故現場付近の気象は、天気は曇りで、視界は良好(視程約5M)、風はほとんどなかった。

2.7 事故水域に関する情報

海上保安庁刊行の海図W1245によれば、蒲戸埼から観音鼻にかけての沿岸は、海岸から約100m沖にかけて、水深が1m未満となるところもある浅礁域となっており、事故発生場所の北方100m付近には水上岩が存在し、その周囲に干出岩が拵がっている。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船は、17時50分ごろ蒲戸三角点から108°600m付近で、船首

を南東に向けて漂泊した。

(2) B船は、蒲戸埼沖を通過した後、針路を概ね 252° に定め、約8knの速力で航行した。

(3) A船は、B船の接近に気付かずに漂泊を続け、衝突の直前に船長Aが危険を感じて船首部に退避し、B船は、A船の存在に気付かずに航行し、両船は衝突した。

3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1及び3.1.1(1)から、衝突時刻は18時03分ごろで、衝突場所は蒲戸三角点から $108^{\circ}600$ m付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部が衝突したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況

2.4(1)から、船長A及び船長Bはともに、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況

2.5.4から、A船及びB船はともに、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったが、汽笛又は有効な音響信号装置を装備していなかったものと考えられる。

3.2.2 船舶の灯火に関する解析

2.1から、A船及びB船はともに、マスト灯1個及び両色灯1個を点灯し、航行中の動力船の灯火を表示していたものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象等に関する解析

2.6から、本事故当時、天候は曇りで、風はほとんどなく、視界は良好で、潮流はほとんどなかったものと考えられる。

3.2.4 見張り及び操船の状況

2.1、2.5.3及び3.2.2から、次のとおりであった。

(1) A船

船長Aは、漂泊して操業するときは、接近する他船が本船を避けてくれるものと考えており、機関をアイドリング運転したままクラッチを中立として漂泊し、船尾左舷側のいすに腰掛け、左舷方を向いていか一本釣り漁を行い、B船が距離約50mに接近したとき、初めてB船の接近に気付いたものと考えられ、いか釣り漁に意識を集中して周囲の適切な見張りを行わなかったものと考えられる。

このため、A船は、衝突直前までB船の接近に気付かなかったものと考えられる。

(2) B船

船長Bは、操舵室右舷側に立った姿勢で、約8knの速力で手動操舵により航行中、ふだん、蒲戸崎と観音鼻の間の海域で釣り船を見かけたことがなかったことから、前方に他船はいないものと思い込み、左舷船首方の竹ヶ島付近の漁船群の灯火に視線を向け、釣りの方法などを考えていて、適切な見張りを行わなかったものと考えられる。

このため、前路で漂泊して操業中のA船の存在に気付かず、A船に向けて航行したものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3、2.5.4、3.2.2及び3.2.4から、次のとおりであった。

(1) 船長Aは、航行する他船が漂泊して操業中のA船を避けてくれるものと考え、いか一本釣り漁に意識を集中して周囲の適切な見張りを行わなかったものと考えられる。

(2) 船長Aは、B船の接近に気付かずに漂泊を続け、B船が距離約50mに接近したとき、初めてB船の灯火に気付き、危険を感じて船首端に逃れたものと考えられる。

(3) 船長Bは、ふだん、蒲戸崎と観音鼻の間の海域で釣り船等を見かけたことがなかったことから、前方に航行の支障となる他船はいないものと思い込み、左舷船首方の竹ヶ島付近で操業する漁船群の灯火に視線を向け、釣りの方法などを考えることに意識を集中して、適切な見張りを行わなかったものと考えられる。

(4) B船は、上記(3)から、漂泊して操業中のA船の存在に気付かず、A船に向けて航行したものと考えられる。

3.3 再発防止に関する解析

A船は、有効な音響信号装置を装備していなかったが、A船の存在に気付かないまま接近してくるB船に対して、適切な時期に音響信号を行っていたら、B船がA船の存在に気付くことができた可能性があったと考えられる。したがって、圧縮空気式の携帯ホーンを船内に備え置くなど、有効な音響信号を行う手段を講じておくことが望ましい。

4 原因

本事故は、夜間、蒲戸埼南西方沖において、A船が漂泊していか釣り操業中、B船が釣り場移動のため西進中、A船が、B船の接近に気付かずに漂泊を続け、また、B船が、A船の存在に気付かずにA船に向けて航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船の接近に気付かなかったのは、船長Aが、航行する他船が漂泊して操業中のA船を避けてくれるものと考え、いか一本釣りの操業に意識を集中して周囲の適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

B船がA船の存在に気付かなかったのは、船長Bが、それまで蒲戸埼と観音鼻の間の海域で操業中の漁船等を見かけたことがなかったことから、前方に他船はいないものと思い込み、左舷船首方の竹ヶ島付近で操業する漁船群の灯火に視線を向け、釣りの方法などを考えていて、適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

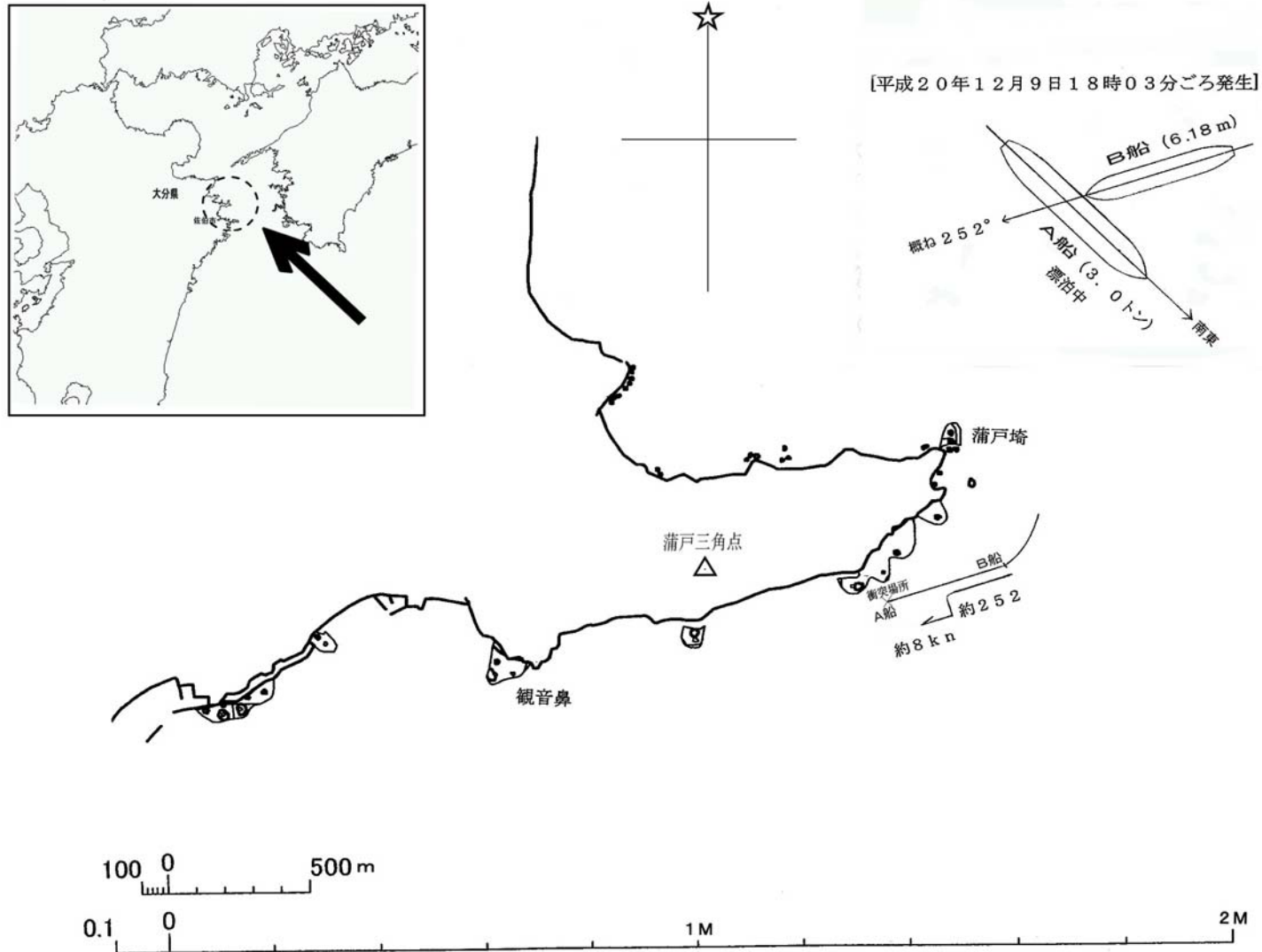


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

