

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船富吉丸

漁船登録番号 SA3-14569

総トン数 4.41トン

船種 船名 ろかい船 船名なし

総トン数 なし（長さ約4.4m）

事故種類 衝突

発生日時 平成20年9月1日 07時30分ごろ

発生場所 佐賀県伊万里市ユージボ瀬戸

高串港南防波堤灯台から真方位187° 1,000m付近

（概位 北緯33° 24.7′ 東経129° 49.4′）

平成21年10月15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^{とみよし}富吉丸は、船長1人が乗り組み、長崎県^{たかしま}鷹島北方沖の漁場に向けて航行中、ろかい船（船名なし）は、操船者が1人で乗り組み、ユージボ瀬戸の釣り場において錨泊中、平成20年9月1日（月）07時30分ごろ、両船が衝突した。

ろかい船は、操船者が重傷を負い、左舷後部及び右舷前部の外板にき裂などを生じたが、富吉丸には損傷はなかった。

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10月6日、本事故の調査を長崎地方海難審判理事所から引き継ぎ、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。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年10月27日 現場調査及び口述聴取

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、富吉丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及びろかい船（船名なし）（以下「B船」という。）の操船者（以下「操船者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、船長Aが1人で乗り組み、あじ釣りの目的で、平成20年9月1日07時05分ごろ佐賀県伊万里市波多津漁港を出港し、長崎県鷹島北方沖約1海里（M）の漁場に向かった。

船長Aは、佐賀県西岸と長崎県福島との間の水路を北進し、07時20分ごろ伊万里平瀬灯標から298°（真方位、以下同じ。）400m付近で、針路をコースボ瀬戸の中央より少し右に向けて約298°とし、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、いすに腰掛けて手動操舵で西進した。

船長Aは、昼間や夕方時間帯には多くの釣り船が出ているのを知っていたが、朝の時間帯に釣り船はコースボ瀬戸にあまり出ていないので、釣り船はいないものと思って、右舷側の陸岸を見ながら操船にあたり、前方で錨泊中のB船の存在に気付かずに航行した。

A船は、そのままの針路、速力で航行し、07時30分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、衝突の衝撃で初めて衝突したことに気付き、機関を中立としたところ、A船が自重で後退し、B船から離れた。

船長Aは、右肩を打撲した操船者BをA船に乗せて高串漁港に搬送し、漁業協同組合を通じて手配した救急車に引き渡した。

(2) B船

B船は、操船者Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、9月1日07時00分ごろ佐賀県唐津市高串漁港からろを漕いで出港し、07時20分ごろ衝突場所付近に到着した。

操船者Bは、船首及び船尾から四爪錨を投入し、合成繊維製の錨索をそれぞれ約50m繰り出し、船首をほぼ西に向けて錨泊を開始したが、錨泊中であることを示す形象物を表示せずに船尾側甲板上で船首方を向き直って、たばこを吸い始めた。

操船者Bは、その後、船尾方向から接近するA船を初めて認めたが、A船が船首を自船の少し左舷側に向けていたことから衝突することはないと判断したので、再び船首方を向き直してたばこを吸った。

操船者Bは、A船の機関音を聞いて後方を振り向いたとき、約30mのところ接近していたので、立ち上がって大声を出して手を振ったが、07時30分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

本事故の発生日時は、平成20年9月1日07時30分ごろで、発生場所は高串港南防波堤灯台から187°1,000m付近であった。

(付図1 推定航行経路図、写真1 A船全景、写真2 B船衝突後の損傷状況参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長A及び操船者Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

死傷者は、いなかった。

(2) B船

操船者Bは、外傷性腸管膜損傷及び肋骨、腰椎骨折を負った。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A及び操船者Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

損傷等は生じなかった。

(2) B船

右舷船首及び左舷船尾付近外板にき裂などを生じた。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 71歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 昭和51年3月12日

免状交付日 平成17年7月4日

(平成23年5月15日まで有効)

操船者B 男性 54歳

操縦免許 なし

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、操縦免許を取得してから友人が所有する船を借りて魚釣りをしていたが、平成9年ごろ会社を退職した後、漁船を購入して漁業協同組合の準組合員となって漁業を営むようになり、A船は3隻目の所有船であった。

操船者B

操船者Bの口述によれば、平成14年ごろB船を譲り受け、1週間に1～2回の割合で高串漁港沖において釣りを行っていた。

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 SA3-14569

主たる根拠地 佐賀県伊万里市

船舶所有者 個人所有

総トン数 4.41トン

Lr×B×D 11.31m×2.20m×0.81m

船質 FRP

機関 ディーゼル機関1基

出力 25kW (漁船法馬力数)

推進器 3翼固定ピッチプロペラ1箇所

航行区域 限定沿海区域

進水年月 昭和53年9月

(2) B船

船舶所有者 個人所有

L × B × D 約4.4m × 約1.5m × 約0.68m

船質 木

機関 なし

用途 プレジャーボート

2.5.2 積載状態

船長Aの口述によれば、A船は、積荷はなく、波多津漁港出港時の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。

操船者Bの口述によれば、B船は、積荷はなく、高串漁港出港時の喫水は、船首約0.2m、船尾約0.2mであった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、A船は、操舵室下部に魚群探知機を装備し、船体及び機器類に不具合又は故障はなかった。

(2) B船

操船者Bの口述によれば、B船は、機関の設備及び甲板上の構造物がなく、救命胴衣、形物及び有効な音響信号設備を装備しておらず、乾舷は、船首約0.60m、中央部約0.48m、船尾約0.40mであった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故現場の西南西約1.6kmに位置する松浦地域気象観測所の本事故発生時刻ごろの気象観測値は次のとおりであった。

07時00分 風向 東南東、風速 0.8m/s、降水量 0

08時00分 風向 東南東、風速 0.3m/s、降水量 0

2.6.2 乗組員等の観測

船長A及び操船者Bの口述によれば、次のとおりであった。

天気 晴れ、風 なし、視界 良好、波浪はなかった。

2.7 形象物の表示に関する情報

操船者Bの口述によれば、B船は、船首及び船尾から投錨していたが、錨泊中であることを示す形象物を表示していなかった。

2.8 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌によれば、本事故発生場所付近については次のとおり記載されている。

コージボ瀬戸は、佐賀県西岸と長崎県福島北岸との間に位置し、幅が約250m（水深5m以上の幅が約150m）及び長さが約1Mでほぼ東西に延びる瀬戸で、その西部に架空線（高さ42m）が設置されており、その西方沖合はプレジャーボートの魚釣りのポイントとなっている。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

(1) 衝突直近の状況

2.1から、A船は、07時20分ごろ伊万里平瀬灯標から298°400m付近で、針路を約298°として速力約8knで航行中、一方、B船は、07時28分ごろからコージボ瀬戸において、船首及び船尾から錨索をそれぞれ約50m繰り出し、船首をほぼ西に向けて錨泊中、両船が衝突したものと考えられる。

(2) 衝突時刻及び衝突場所

2.1から、衝突時刻は07時30分ごろで、衝突場所は高串港南防波堤灯台から187°1,000m付近と考えられる。

(3) 衝突角度

2.1及び2.3から、A船の右舷船首部がB船の左舷後部に約27°の角度で衝突したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員の状況

2.4から、船長Aは、適法で有効な操縦免許証を有していたが、B船は操縦免許を要しない船で、操船者Bは、操縦免許証を有していなかった。

3.2.2 形象物の表示状況

2.7から、B船は、本事故当時、船首及び船尾から投錨していたが、錨泊中であることを示す形象物を表示していなかったものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、本事故当時の気象は、天気は晴れ、風はなく、視界は良好で、海上は穏やかであったものと考えられる。

3.2.4 操船状況に関する解析

(1) A船

2.1(1)から、A船は、本事故発生時刻ごろにはユージボ瀬戸に釣り船はいないと認識していたことから、本事故当時も釣り船はいないものと判断し、次第に近づいてきた右舷側の陸岸を見ていて適切な見張りを行わなかったため、衝突するまでB船の存在に気付いていなかったものと考えられる。

(2) B船

2.1(2)から、B船が、衝突場所付近の釣り場で船首及び船尾から投錨して錨泊中、A船を初認したものの、A船が船首をB船の左舷側に向けていたので安全に通過していくものと判断し、周囲の見張りを行っておらず、操船者Bが、衝突直前になって、A船の接近に気付き、立ち上がって大声を出し、手を振ったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、3.2.1、3.2.2及び3.2.4から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 船長Aは、本事故当時も釣り船はいないものと判断し、次第に近づいてきた右舷側の陸岸を見ていて適切な見張りを行っていなかったため、B船の存在に気付かずにB船に向けて航行した。
- (2) B船は、魚釣りのため錨泊中であったが、錨泊中であることを示す形象物を表示していなかった。
- (3) B船は、A船を初認したものの、A船が船首をB船の左舷側に向けていたので安全に通過していくと判断し、周囲の適切な見張りを行っておらず、A船が至近に接近するまで気付かなかった。

4 原因

本事故は、コージボ瀬戸において、A船が、鷹島北方沖の漁場に向けて航行中、B船が錨泊中、A船が、前路のB船に気付かずにB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船が前路のB船に気付かずにB船に向けて航行したのは、船長Aが、本事故発生時刻ごろにはコージボ瀬戸に釣り船はいないと認識していたことから、本事故当ても釣り船はいないものと判断し、適切な見張りを行ってい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

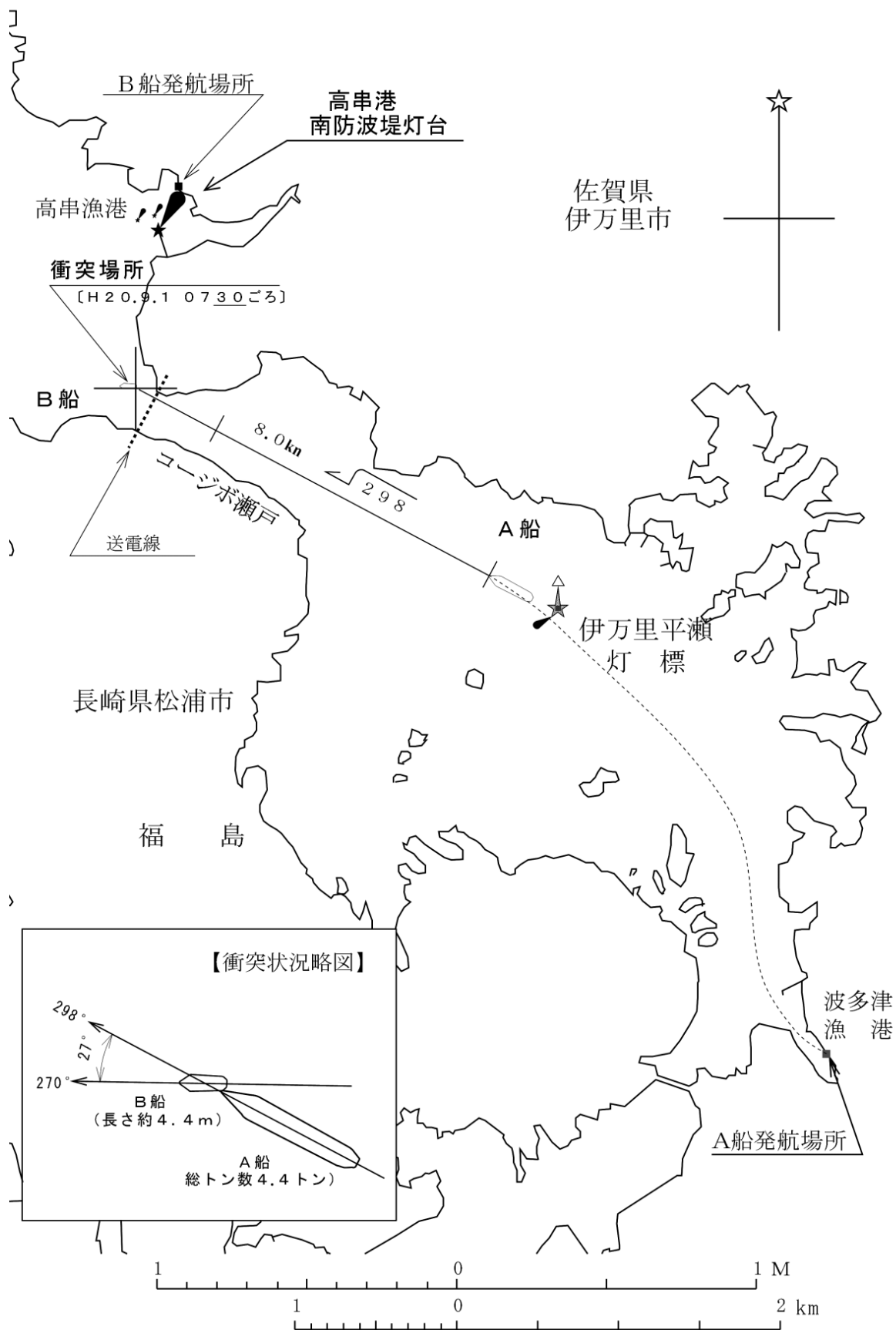


写真1 A船全景



写真2 B船衝突後の損傷状況

