

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第一力丸
漁船登録番号 TT3-6728
総トン数 4.91トン

船種 船名 モーターボート LIBERO
船舶番号 272-12024鳥取
総トン数 5トン未満（長さ5.95m）

事故種類 衝突
発生日時 平成20年9月7日 15時05分ごろ
発生場所 鳥取県岩美町田後港西方沖合
網代埼灯台から真方位298° 2.1海里付近
（概位 北緯35° 36.2′ 東経134° 15.5′）

平成21年5月28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

漁船第一力丸^{りきまる}は、船長が1人で乗り組み、鳥取県岩美町^{たじり}田後港を出港し、同港西方沖合の漁場に向けて航行中、また、モーターボート^{りべろ}LIBEROは、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りのため錨泊中、平成20年9月7日（日）15時05分ごろ田後港西方沖合において衝突した。

LIBEROは、船長が胸部打撲及び頸椎捻挫を負い、船尾部右舷側に破口が生じ、

第一力丸には、船首部にペイント剥離が生じた。

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10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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4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、第一力丸（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）及びLIBERO（以下「B船」という。）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、船長Aが1人で乗り組み、いか1本釣り漁業の目的で、平成20年9月7日14時41分ごろ鳥取県岩美町田後港を出港し、同港西方約15海里（M）の漁場に向かった。

船長Aは、いつものように操舵室後方の右舷側に設けられた外部操縦席のいすに腰を掛けて手動操舵にあたり、網代埼灯台から058°（真方位、以下同じ。）1.0M付近で、左舷船首約350mにある黒島を約150m隔てる約304°の針路に定め、機関を回転数毎分（rpm）1,700とし、約8.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。

船長Aは、黒島の東方に小型船2隻を視認したので、これに注意しながら航行し、14時47分ごろ網代埼灯台から037°1.0M付近で2隻を右舷側に約200m隔てて通過したとき、針路を漁場に向く約272°に転じたところ、船首方約2.5Mで錨泊していたB船に向けて航行する態勢となった。

船長Aは、外部操縦席でいすに腰を掛けて見張りを行っていたので、操舵室

右舷側上部に突き出た見張り用の出窓（以下「出窓」という。）等により、前方を見通すことができない状態（以下「船首死角」という。）となっていたが、風が少し強く吹いているので、黒島付近にいる２隻のほかには、沖合で釣りをしている小型船はいないものと思われ、船首死角を補う適切な見張りを行っていませんでした。

船長Aは、前夜の操業でもつれた釣り糸をいか釣り機のリールに格納せずそのまま船尾甲板上に置いていたことから、転針して間もなく、漁場に着くまでにもつれをほどいておこうと思立ち、自動操舵に切り換えて外部操縦席から離れ、船尾甲板左舷側で船首方を向いて腰をおろし、操舵室によって前方を見通すことができない状態で、釣り糸の片付け作業を始めた。

船長Aは、船尾甲板上で座ったまま釣り糸の片付け作業を続けていたので、船首方で錨泊しているB船に気付かなかった。

A船は、同じ針路及び速力のままB船に向けて接近し、15時05分ごろ網代埼灯台から298° 2.1M付近において、A船の船首部とB船の船尾部右舷側とが衝突した。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人(以下「同乗者」という。)を乗せ、真鯛釣りの目的で、平成20年9月7日09時40分ごろ鳥取県岩美町蒲^が生川河岸の係留地を発し、網代港内を通過して同港の北西2M付近の魚礁が設置された釣り場に向かった。

船長Bは、09時55分ごろ網代埼灯台から298° 2.1M付近の釣り場に至り、船首から錨を入れて錨索を約90m延ばし、機関を停止して錨泊を始めた。

船長Bは、船尾甲板右舷側で右舷方を向き、同乗者は、同甲板左舷側で左舷方を向いて腰を掛け、10時00分ごろから真鯛釣りを始めた。

船長Bは、船首がほぼ北に向いていたとき、右舷船尾方約2Mのところから自船に向かって航行しているA船を視認したが、これまで錨泊中の自船に向かって接近する漁船があれば、漁船の方で自船を避けてくれたので、今回も近くになればA船の方が自船を避けてくれるものと思われ、釣りを続けながらA船の動向を見守った。

船長Bは、A船が自船に向首したまま至近に接近したので危険を感じたが、どうすることもできずに衝突した。

船長Bは、15時07分ごろ携帯電話で海上保安庁（118番）に事故の発生を通報し、両船とも自力航行して網代港に入港した。

本事故の発生日時は、平成20年9月7日15時05分ごろで、発生場所は、網代埼灯台から298° 2.1M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

船長A及び船長Bの口述並びに船長Bの診断書によれば、次のとおりである。

船長Bは、衝突直前に操縦席上部の屋根にしがみついたが、衝突の衝撃により胸部を舵輪付近で強打し、約7日間の通院加療を要する胸部打撲及び頸椎捻挫を負った。また、船首部にいた同乗者は、衝突の衝撃で海中に投げ出されたが、船長Bが投じた浮環につかまってB船に引き上げられ、負傷しなかった。

船長Aは、負傷しなかった。

2.3 船舶等の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びにB船の損傷写真によれば、A船には、船首前端にペイント剥離が生じ、B船には、船尾部右舷側に破口が生じた。

(写真4 船尾部右舷側の損傷状況 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 62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 平成16年3月29日

免許証交付日 平成20年6月11日

(平成26年3月28日まで有効)

船長B 男性 62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56年6月17日

免許証交付日 平成20年4月10日

(平成25年4月20日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりである。

① 主な乗船履歴

昭和37年ごろ水産会社のかに漁を操業する漁船に乗り組み、昭和42年ごろ同漁船の機関長となり、その後も他の漁船で機関長を続けて

いた。平成16年ごろ水産会社を退職した後は、本船で主にいか1本釣り漁業に従事していた。

② 健康状態

健康状態は、良好で、視力は両眼とも裸眼で1.5、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣の状況

船長Aは、救命胴衣を着用していなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりである。

① 主な乗船履歴

操縦免許証を取得してから、何隻かの小型船を乗り換え、平成11年に本船を購入して以降は、週に1回程度衝突場所付近に釣りに出かけていた。

② 健康状態

健康状態は、良好で、視力は両眼とも裸眼で1.5、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣の状況

船長B及び同乗者は、いずれも救命胴衣を着用していなかった。

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	TT3-6728
主たる根拠地	鳥取県岩美町
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.91トン
Lr×B×D	10.97m×2.40m×0.80m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	50(漁船法馬力数)
推進器	プロペラ1個
進水年月	昭和55年1月
用途	漁船

(2) B船

船舶番号	272-12024鳥取
------	-------------

船 籍 港	鳥取県鳥取市
船 舶 所 有 者	個人所有
L r × B × D	5.95 m × 2.13 m × 0.95 m
船 質	F R P
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	49kW（連続最大）
推 進 器	プロペラ1個
最大搭載人員	旅客6人、船員1人計7人
進 水 年 月	昭和59年7月
用 途	釣り船

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首0.25m、船尾1.00mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、出港時の喫水は、船首0.4m、船尾0.6mであった。

2.5.3 設備及び性能等

(1) A船

船長Aの口述及び船体写真によれば、次のとおりである。

船体中央部から少し後方に甲板上の高さが約1.6mの操舵室があり、同室には、操舵装置、磁気コンパス、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機が設置されていた。さらに、操舵室後方右舷側の外部操縦席には、操舵輪、機関操縦レバー及び遠隔管制器が設置されており、操舵室又は外部操縦席のいずれでも操舵ができるようになっていた。また、音響信号装置として電気ホーンが装備されていた。事故当時、船体、機関及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

（写真2 外部操縦席 参照）

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりである。

船体中央から少し前方に操舵室があり、GPSプロッター及び魚群探知機が設置されていたが、レーダーは装備されていなかった。また、汽笛などの音響信号装置は装備されていなかった。事故当時、船体、機関及び機器類に

は、不具合又は故障はなかった。

(写真3 B船 参照)

2.5.4 A船の構造物

船長Aの口述及び船体写真によれば、次のとおりである。

(1) 外部操縦席

外部操縦席のいすは、座面が甲板上約1.05mの高さにあり、船長Aが同じいすに腰を掛けると、肩より上方が操舵室の屋根から上に出て、前方の見張りを行うことができる状況であった。

(2) 出窓

操舵室右舷側の屋根上には、長さ約1m、幅約66cm、高さ約50cmの四角形で四面がガラス窓となっている出窓が取り付けられており、操舵室内で立って同窓内に顔を出し、見張りを行うことができるようになっていた。

(3) その他の構造物

操舵室の船首側には、機関室の囲壁があり、その前端に直径約35cmの煙突が、船首部には直径約16cmの中央マストが、船首部には船首マストが設けられていた。また、船首マストから操舵室上部にかけて甲板上約2.2mの高さに集魚灯が10個吊り下げられていた。両舷側には、いか釣り機が合計10台設置されていた。

(写真1 A船、写真2 外部操縦席 参照)

2.5.5 A船の見通しの状況

(1) 事故当時、船長Aが外部操縦席のいすに腰を掛けた姿勢では、眼高が甲板上約1.7mであることから、外部操縦席の前方約50cmにある出窓により、正船首から右舷側に約8°及び左舷側に約29°の範囲が死角となる状態であった。また、出窓は、四面のガラス窓がいずれも汚れていて、前後のガラス窓越しに前方を十分に見通すことができなかった。

(2) 船長Aが船尾甲板上で立った姿勢では、前方を見通すことができなかった。

(3) 船長Aが船尾甲板左舷船首側で腰をおろした姿勢では、前方を見通すことができなかった。

2.5.6 A船の見張り等の状況

船長Aの口述によれば、次のとおりである。

(1) 船長Aは、外部操縦席のいすに腰を掛けて操船していたが、出窓などによる船首死角が生じていたので、いつもは出窓の右側から前方を見通しており、

左舷前方の見張りを行うときには、いすから離れて左舷側に移動する必要があった。

- (2) 船長Aは、3～4M前方に僚船がいるのを目視していたが、風が少し強く吹いているので、釣りをしている船舶はいないものと思っていた。
- (3) 船長Aは、レーダーを、主に港内を航行する場合と漁場で僚船との距離を測定するために使用している。外部操縦席で操船していたので、いすから離れたときに操舵室後部のドア越しにレーダー画面を一見した。
- (4) 船長Aは、針路を272°に転じた後は、自動操舵に切り替え、船尾甲板左舷側で甲板上に腰をおろし、前方を向いた姿勢で、もつれた釣り糸をほどく作業を行っていたので、B船に気付かなかった。

2.5.7 B船の見張り等の状況

船長Bの口述によれば、次のとおりである。

- (1) 船長Bは、船尾甲板右舷側で腰をおろし、釣りをしながら見張りをしており、自船に向けて接近するA船の動向を見守っていた。
- (2) 船長Bは、毎週1回程度、衝突場所付近で釣りをしており、過去に何度も自船の近くを漁船が通り過ぎる際、自船に接近したところで漁船の方で避けてくれたので、今回もA船が接近してから避けてくれるものと思っていた。
- (3) 船長Bは、汽笛など有効な音響信号装置を備えていなかったため、A船に対して有効な音響信号を行うことができなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故現場の南西方12.5kmに位置する湖山^{こやま}地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

14時50分	風向	北	風速	6m/s	降水量	0.0mm
15時00分	風向	北	風速	6m/s	降水量	0.0mm

2.6.2 乗組員等の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、事故当時の気象及び海象は、次のとおりであった。

(1) 船長A

天気曇り、風向は北東、波の状態からみて風力3で、事故現場付近から約7M隔てた賀露^{かろ}漁港付近がはっきりと視認でき、波高は1.0～1.5mであった。

(2) 船長B

天気晴れ、風向はほぼ北、風速約4m/sで、視程は4～5kmで、波高は約0.5mであった。

2.7 事故水域等に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、衝突場所は、田後港(港則法の適用港)の西方約3M付近であり、魚礁が設置されていることから、日ごろから釣りをする小型船が見受けられる。また、同場所は、田後港西方沖合の漁場に向かう漁船の航行経路付近にあたり、漁船等が往来する海域である。事故当時に同魚礁付近で錨泊していたのは、B船だけであった。

3 分析

3.1 事故に至る経路、事故発生日時場所及び事故の状況の解析

3.1.1 事故に至る経路

2.1から、次のとおりと考えられる。

(1) A船

A船は、平成20年9月7日14時41分ごろ田後港を出港して同港西方約15Mの漁場に向かい、網代埼灯台から058°1.0M付近で、針路を約304°に定め、機関回転数1,700rpmの約8.0knの速力で航行した。

A船は、14時47分ごろ網代埼灯台から037°1.0M付近で、漁場に向く約272°の針路に転じたところ、船首方2.5M付近で錨泊中のB船に向けて航行することになり、約8.0knの速力で衝突した。

(2) B船

B船は、平成20年9月7日09時40分ごろ蒲生川河岸の係留地を発し、網代港北方4M付近の魚礁が設置された釣り場に向かい、09時55分ごろ同釣り場に至り、機関を停止して錨泊し、10時00分ごろから釣りを始めた。

B船は、船首をほぼ北に向けて錨泊中に衝突した。

3.1.2 事故発生日時場所

2.1から、衝突日時は、平成20年9月7日15時05分ごろで、衝突場所は、網代埼灯台から298°2.1M付近であったものと考えられる。

3.1.3 事故の状況

2.1、2.3及び3.1.1から、A船の船首部と錨泊中のB船の船尾部右舷側とがほぼ直角に衝突したものと考えられる。

3.2 人の死亡、行方不明及び負傷の状況

2.2から、船長Bは、約7日間の通院加療を要する胸部打撲及び頸椎捻挫を負ったものと考えられる。

3.3 事故の要因の解析

3.3.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.4から、船長A及び船長Bは、いずれも適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶

2.5.3から、B船は、有効な音響信号装置を備えていなかったが、両船とも船体、機関及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.3.2 A船の見張りの状況

2.1、2.5.5及び2.5.6から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 外部操縦席でいすに腰を掛けた姿勢で見張りを行うと、出窓等による船首死角が広範囲に生じていた。また、出窓のガラスが汚れていたことから、外部操縦席から同窓越しには、船首方向を見通すことができなかった。
- (2) 船長Aは、転針前には、出窓によって生じた船首死角を補う適切な見張りを行っていなかった。
- (3) 船長Aは、レーダーを活用していなかった。
- (4) 船長Aは、転針後に船尾甲板左舷側で腰をおろして釣り糸の片付け作業を行い、適切な見張りを行っていなかったため、船首方で錨泊中のB船の存在に気付かなかった。

3.3.3 B船の見張りの状況

2.1及び2.5.7から、次のとおりである。

- (1) 船長Bは、船尾甲板右舷側で右舷側を向いて腰をおろし、釣りをしながら見張りを行い、自船に向けて接近するA船を視認していたが、A船の動向を見守るのみであったものと考えられる。
- (2) 船長Bは、衝突場所付近で過去に何度も漁船が自船の近くを通り過ぎる際、

自船に接近したところで漁船の方が避航してくれていたため、いずれA船が自船を避けてくれるものと思っていた可能性があると考えられる。

3.3.4 気象及び海象

2.6から、事故当時は、天気曇り、風向北、風力3、視界は良好で、波高は約0.5mであったと考えられる。

3.3.5 事故発生に関する解析

2.1、2.5.7、3.3.2及び3.3.3から、次のとおりである。

- (1) 船長Aは、転針前には、外部操縦席でいすに腰を掛けて操船しており、出窓等によって生じた船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。
- (2) 船長Aは、レーダーを活用していなかったものと考えられる。
- (3) 船長Aは、風が少し強く吹いているので、釣りをしている船舶はいないものと思っていた可能性があると考えられる。
- (4) 船長Aは、船尾甲板に腰をおろして釣り糸の片付け作業を行い、適切な見張りを行っていなかったため、船首方で錨泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。
- (5) 船長Aは、B船に気付かなかったため、B船に向首したまま航行したものと考えられる。
- (6) 船長Bは、自船に向かって接近するA船の動向を見守るのみであったものと考えられる。
- (7) 船長Bは、いずれA船が自船を避けてくれるものと思っていた可能性があると考えられる。
- (8) 船長Bは、B船に汽笛などの有効な音響信号装置を備えていなかったため、A船に対して自船の存在を示す有効な音響信号を行うことができなかつたものと考えられる。

なお、B船が有効な音響信号を行うことができなかつたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

以上のことから、船長Aが適切な見張りを行っていなかつたこと、及び船長Bが自船に向かって接近するA船の動向を見守るのみであったことにより、両船が衝突したものと考えられる。

4 原因

本事故は、鳥取県岩美町田後港西方沖合において、漁場に向けて航行中のA船が、錨泊中のB船に気付かず、B船に向けて航行し、釣りのため錨泊中のB船が、自船に向かって接近するA船の動向を見守るのみであったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長AがB船に気付かず、B船に向けて航行したのは、船尾甲板に腰をおろして釣り糸の片付け作業を行い、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。

船長Aが適切な見張りを行っていなかったのは、風が少し強く吹いているので、釣りをしている船舶はいないものと思っていたことによる可能性があると考えられる。

船長Bが自船に向かって接近するA船の動向を見守るのみであったのは、いずれA船が自船を避けてくれるものと思っていたことによる可能性があると考えられる。

B船が有効な音響信号を行うことができなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図

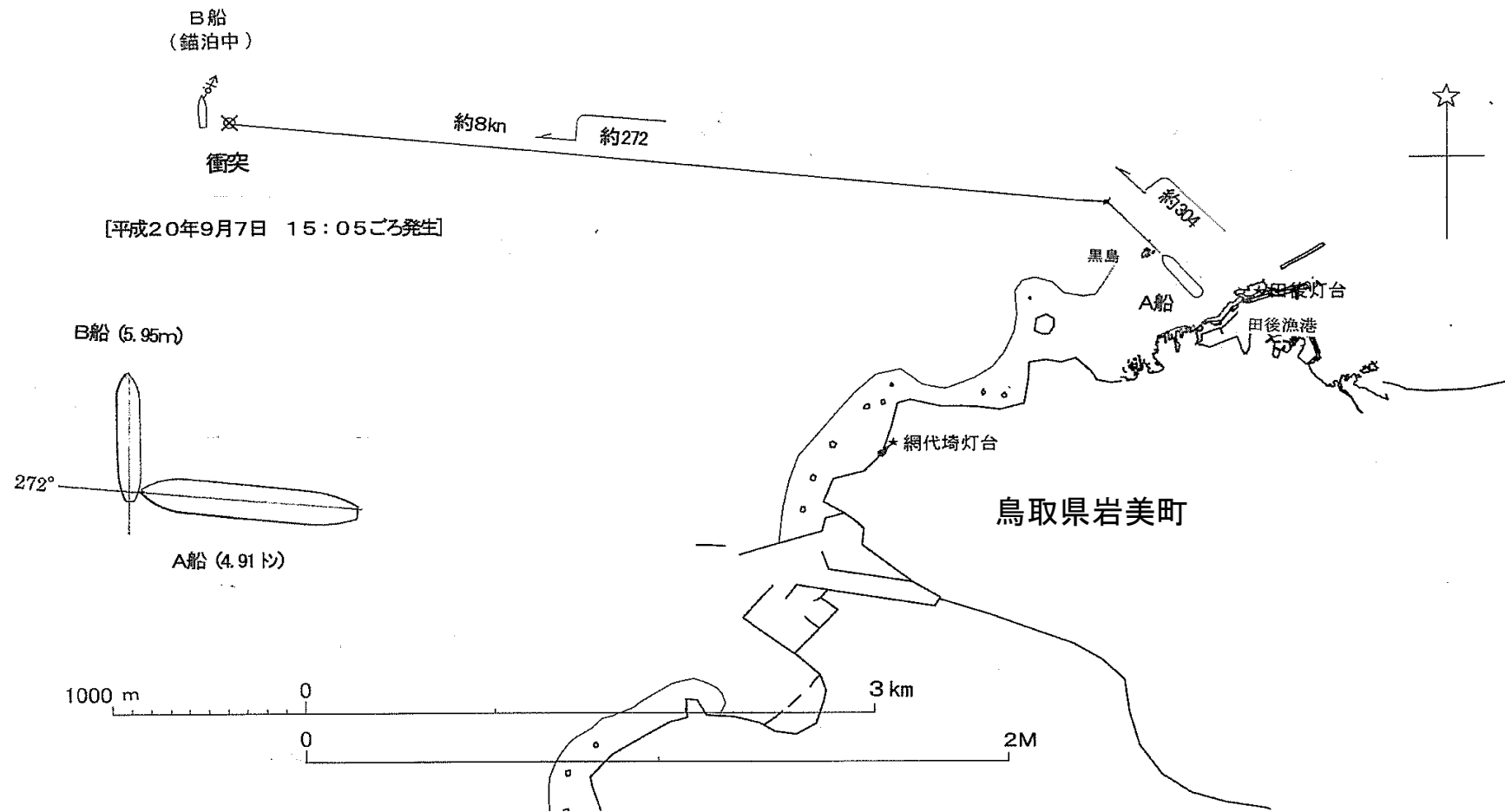


写真1 A船



写真2 外部操縦席



写真3 B船



写真4 船尾部右舷側の損傷状況

