船舶事故調査報告書

船 種 船 名　漁船　二重丸
漁船登録番号　ＹＧ３－５８８０８
総 ト ン 数　４．４トン

船 種 船 名　漁船　清宝丸
漁船登録番号　ＹＧ３－４３７９０
総 ト ン 数　１．５７トン

事 故 種 類　衝突
発 生 日 時　平成２０年５月２３日　０５時１５分ごろ
発 生 場 所　山口県長門市今岬東方沖合
今岬灯台から真方位０９０°　５００ｍ付近
（概位　北緯３４°　２５．０′　東経１３１°　０８．２′）

平成２１年６月４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

漁船二重丸は、船長１人が乗り組み、山口県長門市小島漁港を出港して漁場に向けて航行中、漁船清宝丸は、船長１人が乗り組み、同市黄波戸漁港を出港し、漁場で漂泊して揚網中、平成２０年５月２３日０５時１５分ごろ同市今岬東方沖合において、二重丸の右舷船首と清宝丸の左舷船首が衝突した。

清宝丸は転覆し、二重丸には、右舷外板に擦過傷が生じたが、両船とも死傷者はい

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１日、本事故の調査を門司地方海難審判理事所から引き継ぎ、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１０月１５日　口述聴取
平成２０年１１月５日　現場調査及び口述聴取
平成２１年３月１８日、４月８日、４月１４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、二重丸（以下「Ａ船」という。）の船長（以下「船長Ａ」という。）及び清宝丸（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５月２３日０４時５０分ごろ、船長Ａ１人が乗り組み、一本釣り漁の目的で、山口県長門市小島漁港を出港し、同港の西方２０海里（M）付近の漁場に向かった。

船長Ａは、操舵室右舷側のいすに座って操船に当たり、０５時０７分ごろ今岬灯台から１１８°（真方位、以下同じ。）２．６M付近で山口県長門市今岬付近に向く約３０１°の針路とし、機関を毎分回転数（rpm）約１，８００、約１８ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行したが、前路で漂泊して揚網中のＢ船に気付かなかった。

Ａ船は、同じ針路、速力のまま進行中、Ａ船の右舷船首部とＢ船の左舷船首

部が衝突し、船長Ａは、衝突の衝撃で初めてＢ船の存在に気付いた。

衝突後、船長Ａは、Ｂ船の船底に這い上がっていた船長ＢをＡ船に移乗させ、海上保安庁に１１８番通報を行った後、自力で山口県長門市黄波戸漁港に入港した。

(2)　Ｂ船

Ｂ船は、平成２０年５月２３日０４時４５分ごろ、船長Ｂ１人が乗り組み、建て網漁の目的で、黄波戸漁港を出港し、今岬の東方約５００ｍ沖合の漁場に向かった。

船長Ｂは、０５時００分ごろ漁場に到着し、すぐに船首を南西に向け、機関を中立として漂泊状態で、前部甲板右舷側に設置された巻き網ローラーを操作して揚網を開始した。漁ろうに従事していることを示す形象物は掲げていなかった。

船長Ｂは、揚網を開始したとき、周囲に他船を見かけなかったので、安心して右舷方を向いて揚網状況を見ていたことから、自船に向けて接近中のＡ船に気付かなかった。

Ｂ船は、船首を南西方に向けて揚網中にＡ船と衝突し、Ｂ船は右舷側に転覆した。

衝突後、救命胴衣を着用していた船長Ｂは、海中に投げ出されたが、Ｂ船の船底に這い上がってＡ船に救助され、Ｂ船は、僚船にえい航されて黄波戸漁港に入港した。

本事故の発生日時は、平成２０年５月２３日０５時１５分ごろで、発生場所は、今岬灯台から０９０°５００ｍ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

両船とも死傷者はいなかった。

２．３　船舶の損傷に関する情報

(1)　Ａ船

船長Ａの口述によれば、右舷外板に、船首から船尾にかけて擦過傷が生じた。

(2)　Ｂ船

船長Ｂの口述によれば、転覆し、船首舷縁材などに損傷が生じた。

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　６８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４月１日

免許証交付日　平成１６年２月２３日

（平成２１年７月１９日まで有効）

船長Ｂ　男性　８４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４９年１０月２４日

免許証交付日　平成１６年１月１６日

（平成２１年７月１３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、次のとおりであった。

①　主な乗船履歴

昭和３９年ごろ操縦免許を取得し、同４０年ごろから趣味でモーターボートに乗船するようになった。平成２年ごろから漁船登録をして漁業を行うようになり、仕事の休みに漁業を行っている。

②　健康状態

裸眼視力は両眼とも１．５で、当時の健康状態は良好だった。

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

昭和４９年に操縦免許を取得し、陸上で働きながら冬季に漁業を行い、同６３年ごろから漁業を専門とするようになった。

②　健康状態

矯正視力は両眼とも０．５で、聴力は、右耳が全く聞こえず、左耳が補聴器を使用して聞こえる。当時の健康状態は良好だった。

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　　ＹＧ３－５８８０８

主たる根拠地　山口県長門市
船舶所有者　個人所有
総トン数　４．４トン
Ｌｒ×Ｂ×Ｄ　１１．８１ｍ×２．６９ｍ×０．９６ｍ
船質　ＦＲＰ
機関　ディーゼル機関１基
出力　３５８kW（漁船法馬力数）
推進器　固定ピッチプロペラ１個
進水年月日　平成１４年１２月１３日

(2)　Ｂ船

漁船登録番号　ＹＧ３－４３７９０
主たる根拠地　山口県長門市
船舶所有者　個人所有
総トン数　１．５７トン
Ｌｒ×Ｂ×Ｄ　７．５０ｍ×１．４７ｍ×０．６５ｍ
船質　ＦＲＰ
機関　ディーゼル機関１基
出力　２０kW（漁船法馬力数）
推進器　固定ピッチプロペラ１個
進水年月日　昭和５４年１２月１２日

2.5.2　積載状況

(1)　Ａ船

船長Ａの口述によれば、出港時の喫水は、船首約０．３ｍ、船尾約１．２ｍであった。

(2)　Ｂ船

船長Ｂの口述によれば、出港時の喫水は、船首約０．２ｍ、船尾約０．８ｍで、本事故当時は揚網中で、漁獲物はなかった。

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、磁気コンパス、ＧＰＳプロッター、魚群探知機及びモーターホーンなどが装備されており、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

また、A船は、速力が約１０kn以上になると船首が浮上し、前方に死角が生じる。

(2)　B船

船長Bの口述によれば、コンパスやレーダーなどの航海計器及び有効な音響信号装置は装備されていなかった。

また、船首右舷側に巻き網ローラーが設置されており、揚網は右舷側から行っている。

２．６　気象及び海象に関する情報

2.6.1　気象観測値、潮汐及び日出時刻

(1)　気象観測値

事故現場の東方約１３Mに位置する萩地域気象観測所における事故当日０５時００分の観測値は、天気は晴れで、南の風、風速４．８m/s、同０６時００分の観測値は、天気は晴れで、南の風、風速４．２m/sであった。

(2)　潮汐及び日出時刻

海上保安庁刊行の潮汐表及び天測歴によれば、事故現場付近の事故時の潮汐は低潮期で、日出時刻は０５時０７分であった。

2.6.2　乗組員の観測

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及び海象は、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で、波浪はなかった。

２．７　事故水域等に関する情報

船長Aの口述及び海図W１３６号によれば、今岬の北側には干出岩が張り出し、その周辺には水上岩が多数存在している。

２．８　見張りに関する情報

(1)　A船

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

出港時に周囲がわりと明るかったので灯火を表示しないまま航行した。操舵室右舷側のいすに座って操船に当たり、今岬付近に向けた後はずっと前方を見ていたが、前路や今岬付近に他船を見かけなかったので、他船はいないと思って安心していたためか、衝突するまでB船に気付かなかった。

操舵室前部には見張りの妨げとなる構造物はなく、日差しによる海面反射の

影響もなかった。

今岬北端付近を目指して航行中に今岬周辺に大小の水上岩を認めた。Ｂ船の後ろや左右には多数の水上岩があり、Ｂ船を水上岩と見間違えた可能性もある。

本事故当時は速力が約１８knだったので、船首が２０㎝くらい浮上して船首方向の両舷側約２０°の範囲及び２５～３０ｍの距離までの死角が生じていた。

日ごろは、死角を補うため船首を左右に振ったり、操舵室の天井窓から顔を出したりしているが、本事故時は死角を補う見張りを行わなかった。

(2)　Ｂ船

船長Ｂの口述によれば次のとおりであった。

薄明るかったので灯火を表示しないまま、漂泊して揚網を開始した。日ごろは揚網中も周囲を見ているが、揚網を開始したときに周囲に他船を見かけなかったので安心し、周囲を見ていなかった。本事故当時は右舷方を向いて揚網状況を見ていたので、衝突するまでＡ船に気付かなかった。

また、本事故当時は、自船の機関音は聞こえていたが、Ａ船の機関音は聞こえなかった。

３　分　析

３．１　事故発生の状況

3.1.1　事故に至る経過

(1)　Ａ船

２．１(1)から、０５時０７分ごろ、今岬灯台から１１８°２．６M付近で今岬付近に向く約３０１°に針路を定め、約１８knの速力で進行中にＢ船と衝突したものと考えられる。

(2)　Ｂ船

２．１(2)から、０５時００分ごろ、今岬灯台から０９０°５００m付近において、船首を南西に向けて機関を中立とし、漂泊状態で揚網作業を開始したものと考えられる。

3.1.2　衝突時刻及び衝突場所

２．１から、衝突時刻は０５時１５分ごろ、衝突場所は今岬灯台から０９０°

５００m付近であったものと考えられる。

3.1.3　衝突の状況

２．１から、A船の右舷船首部とＢ船の左舷船首部が衝突し、Ｂ船が右舷側に転覆したものと考えられる。

３．２　事故の要因の解析

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、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2)　船舶の状況

2.5.3 から、Ａ船及びＢ船の船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

２．１(2)から、Ｂ船は、漁ろうに従事している船舶が表示しなければならない形象物を掲げていなかったものと考えられる。

2.5.3(2)から、Ｂ船は、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)　両船の灯火の状況

２．８から、A船は出港時から、Ｂ船は揚網開始時から法定灯火を表示していなかったものと考えられる。

(4)　両船の視認性に関する状況

2.6.1(2) 、２．８及び3.1.2から、日出時刻は衝突時刻の約８分前で、両船長とも周囲が明るくなっていると感じていたことから、両船長は、他の船舶を視認することができたものと考えられる。

3.2.2　気象及び海象の状況

２．６から、天気は晴れで、風及び波浪はほとんどなく、視界は良好であったものと考えられる。

3.2.3　事故発生に関する解析

２．１、2.5.3、２．７及び２．８から、次のとおりである。

(1)　Ａ船

①　船長Ａは、前路で漂泊中のＢ船に気付かないまま進行したものと考えら

れる。

② 船長Ａは、今岬付近に向けて定針したとき、前路や今岬付近に他船を見かけなかったことから、前路に他船がいないものと思い込み、船首が浮上して前方に死角が生じていたものの、船首を左右に振るなどして死角を補うなど、適切な見張りを行わなかったものと考えられる。

③ 船長Ａは、Ｂ船の左右や後方に多数の水上岩があったことから、Ｂ船を水上岩と見間違えた可能性があると考えられる。

(2) Ｂ船

① 船長Ｂは、自船の左舷方から接近してくるＡ船に気付かなかったものと考えられる。

② 船長Ｂは、漂泊して揚網を開始したとき、周囲に他船を見かけなかったことから、右舷方を向いて揚網状況を見ることに気を取られ、周囲の見張りを行わなかったものと考えられる。

③ 船長Ｂは､機関を中立にして漂泊していたため､自船の機関音に遮られ、接近するＡ船の機関音を聞くことが困難な状況であった可能性があると考えられる。

4 原 因

本事故は、山口県今岬東方沖合において、Ａ船が漁場に向けて航行中、Ｂ船が漂泊して漁ろうに従事中、Ａ船がＢ船に気付かず、Ｂ船に向けて進行し、また、Ｂ船が、自船に向けて接近するＡ船に気付かず、漂泊を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

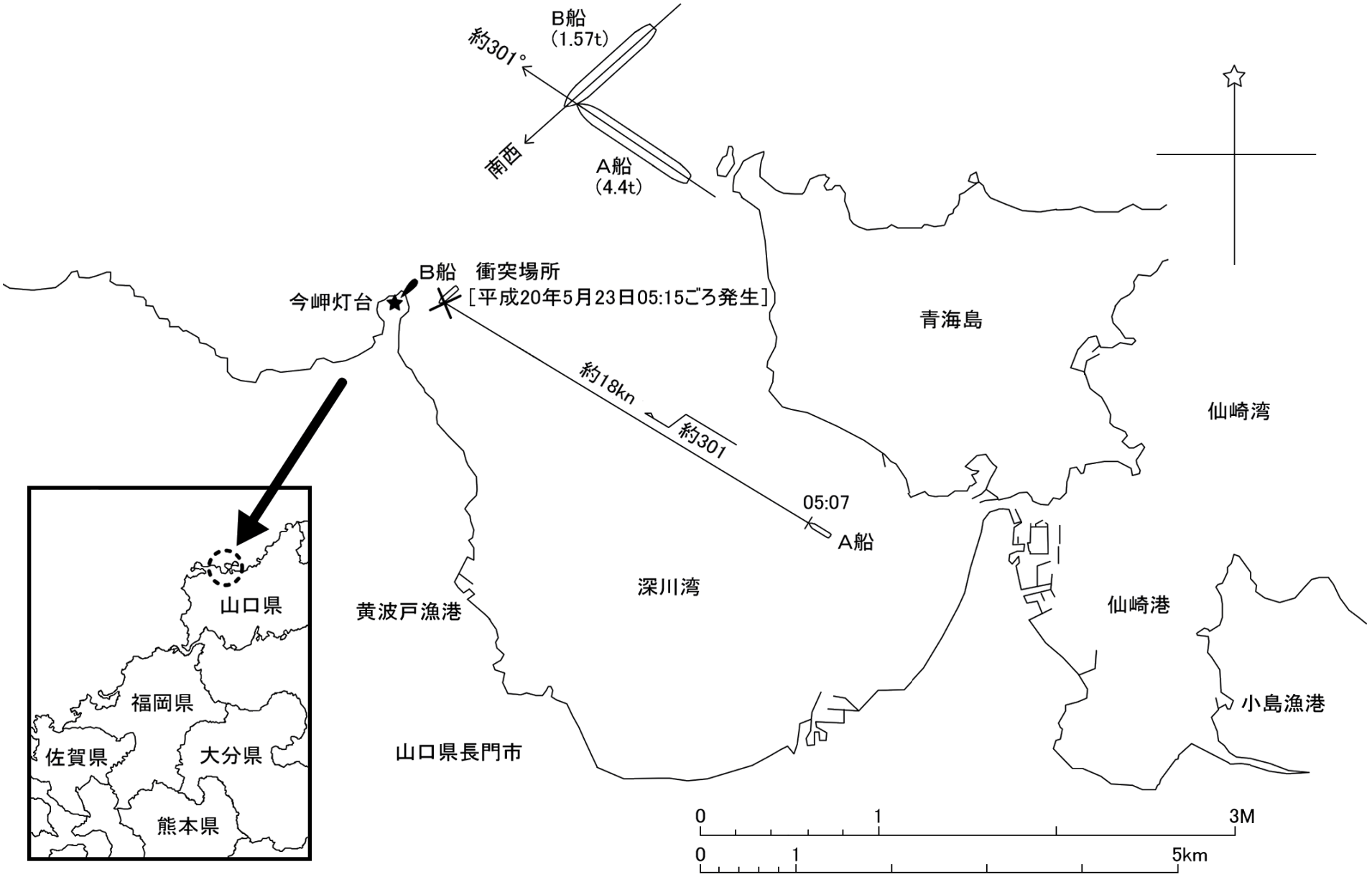
Ａ船がＢ船に気付かなかったのは、船長Ａが前路に他船がいないものと思い込み、船首を左右に振るなどして死角を補う適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

Ｂ船が自船に向けて接近するＡ船に気付かなかったのは、船長Ｂが漂泊して揚網を開始したとき、周囲に他船を見かけなかったことから、右舷方を向いて揚網状況を見ることに気を取られ、周囲の見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

5　参考事項

本事故後、船長Ａは、Ａ船の船首方に生じる死角の範囲を小さくするため、操舵室のいすの下に厚さ約１０㎝の木材を敷き、いすに座って見張りをする際の眼高を高くした。

付図１　推定航行経路図


B船
(1.57t)
約301°
南西
A船
(4.4t)
B船　衝突場所
[平成20年5月23日05:15ごろ発生]
今岬灯台
約18kn
約301
05:07
A船
青海島
仙崎湾
深川湾
黄波戸漁港
仙崎港
小島漁港
山口県長門市
山口県
福岡県
佐賀県
大分県
熊本県
0
1
3M
0
1
5km