

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 モーターボート マルマツ  
船舶番号 296-16045 沖縄  
総トン数 7.9トン

船種 船名 漁船 菊丸  
漁船登録番号 ON3-40531  
総トン数 2.22トン

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年6月19日 13時30分ごろ  
発生場所 沖縄県久米島町久米島東方沖合  
御神岬灯台から真方位088° 5.2海里付近  
(概位 北緯26° 21.7' 東経127° 01.4')

平成21年5月21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

モーターボートマルマツは、船長ほか友人2人が乗船し、釣りの目的で、沖縄県ぎのわん宜野湾市宜野湾港を出港し、同県久米島東方沖合で魚群探索をしながら航行中、漁船きくまる菊丸は、船長1人が乗船し、錨泊して1本釣り漁業を操業中、平成20年6月19日（木）13時30分ごろ御神岬うがんさき灯台から真方位088° 5.2海里付近において衝突した。

マルマツには、船首部に擦過傷が生じ、菊丸には、船首部両舷ブルワーク等に損傷が生じたが、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那覇支所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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9月24日、30日、平成21年1月25日、2月20日、3月12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、マルマツ（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）及び菊丸（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、友人2人（両人とも一級小型船舶操縦士免許を受有、以下「同乗者A1」、「同乗者A2」という。）を乗せ、平成20年6月19日06時00分ごろ沖縄県宜野湾市宜野湾港を出港し、同県久米島東方沖合の釣り場に向かい、08時00分ごろ御神岬灯台から054°（真方位、以下同じ。）3.1海里（M）付近の釣り場に到着し、08時30分ごろから漂泊して釣りを始め、時折、釣り場を移動しながら釣りを続けた。

船長Aは、魚が釣れなくなったので、13時00分ごろ御神岬灯台から142° 2.5M付近を発進して釣り場の移動を始め、針路を約060°に定め、機関を回転数毎分（rpm）約1,200とし、約10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。釣り場を発進したとき、船

長Aは、船首方にB船を視認したので、船首部にいた同乗者A1と船尾部にいた同乗者A2に、それぞれ前方にいるB船の見張りを依頼した。

船長Aは、B船が正船首方約200mとなったので、これを避けるため、約30°右転して針路を約090°とし、錨泊中のB船を左舷正横100m付近に見て通過したところで、速力を機関回転数約600rpmの約5knに減じ、操舵位置の左前にある魚群探知機により、水深35m付近の魚群探索を開始した。

この時、船長Aは、魚群探索をしているときには、いつも同乗者A1及びA2が見張りをしてきていたため、危険なときには同乗者が知らせてくれるものと思い、御神岬灯台から089°5.4M付近において、徐々に左転して針路を約285°に転じたところ、錨泊中のB船に向けて航行する状況となった。

しかしながら、船長Aは、魚群探索に気を取られ、B船の存在を失念したまま、見張りを行っていなかった。

一方、船長Aの認識によれば、同乗者A1及びA2は、見張りを行っていなかったためか、両同乗者からB船に対する報告がなかった。

A船は、B船の存在を失念したままB船に向けて航行し、13時30分ごろ御神岬灯台から088°5.2M付近において、A船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。

## (2) B船

B船は、救命胴衣を着用した船長Bが1人で乗り組み、6月19日07時00分ごろ沖縄県渡名喜村渡名喜漁港を出港し、09時00分ごろ前述の衝突場所付近の漁場に到着して操業を始めた。

船長Bは、11時00分ごろ漁場の移動を始め、11時10分ごろ前述の衝突場所に至り、機関を停止して船首から重さ約15kgの5本爪錨を水深約60mのところに投げ、直径約12mmのナイロン製の錨索を約120m延ばして錨泊し、操舵室の前方に錨泊中であることを示す黒色球形形象物を掲げて2回目の操業を始めた。

船長Bは、船首を約239°に向けて錨泊中の自船の左舷船尾部で渡し板に腰を掛け、船首方を向いて左舷側に釣り糸を出して手釣りをしていたとき、自船に向首していたA船が、船首方200m付近で右転して東行し、自船の左舷側を通過するのを視認した。

船長Bは、その後もA船の見張りを行っていたところ、同船が徐々に左転を始め、やがて自船に向首する状況となった。

船長Bは、A船が自船に向首したまま約50mに接近したので危険を感じ、立ち上がって救命胴衣に付いている笛を吹き、大声で叫びながら手を振ったが、

そのまま衝突した。

B船は、A船によりえい航されて渡名喜島の渡名喜漁港に帰港し、漁業協同組合が14時50分ごろ海上保安庁に事故の通報を行った。

本事故の発生日時は、平成20年6月19日13時30分ごろで、発生場所は、御神岬灯台から088°5.2M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 船舶等の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びに両船の写真によれば、次のとおりである。

### (1) A船

船首部に擦過傷が生じた。

### (2) B船

船首部両舷ブルワーク、船首甲板及び操舵室前部が損傷した。

## 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 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56年2月2日

免許証交付日 平成19年1月25日

(平成21年1月26日まで有効)

船長B 男性 76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15日

免許証交付日 平成16年5月20日

(平成21年11月23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35年に約1トンの漁船を購入して漁業を始め、平成7年にはA

船を購入して漁船登録し、漁業に従事していたが、事故当時は、A船を漁船登録しておらず、漁業には従事していなかった。また、事故発生海域には、年間約30回釣りに出かけていたので、同海域の状況をよく知っていた。

② 健康状態

健康状態は、普通であり、視力は矯正で右眼が0.6、左眼が1.5で、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣

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

昭和26年からかつお漁船に甲板員として乗船し、昭和29年から31年までアメリカ合衆国船籍のかつお漁船に漁業指導員として乗船した。その後、昭和50年に総トン数約1トンのサバニ<sup>\*1</sup>を購入して1本釣り漁業を始め、さらに、平成3年にはB船を購入して同漁業に従事しており、事故発生海域に頻繁に出漁していたので、同海域の状況をよく知っていた。

② 健康状態

健康状態は、普通であり、右眼の視力が少し低下しているものの、見張りには支障がなく、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣の着用状況

船長Bは、救命胴衣を着用していた。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号	296-16045	沖縄
船籍港	沖縄県宜野湾市	
船舶所有者	個人所有	
総トン数	7.9トン	
L×B×D	11.93m×2.71m×0.85m	
船質	FRP	

<sup>\*1</sup> 「サバニ」とは、琉球列島で漁業者に古くから使われていた漁船をいう。

機 関	ディーゼル機関1基
出 力	279kW (連続最大)
推 進 器	プロペラ1個
進 水 年 月	平成6年12月
航 行 区 域	限定沿海
用 途	釣り船

(2) B船

漁船登録番号	ON3-40531
主たる根拠地	沖縄県渡名喜村
船舶所有者	個人所有
総 ト ン 数	2.22トン
L r × B × D	7.20m × 1.90m × 0.74m
船 質	FRP
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	35 (漁船法馬力数)
推 進 器	プロペラ1個
進 水 年 月	昭和54年5月
用 途	1本釣り漁業

2.5.2 積載状態等

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首0.40m、船尾1.05m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0.45m、船尾1.70mであった。

2.5.3 設備及び性能等

(1) A船

船長Aの口述によれば、磁気コンパス、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機が装備され、GPSプロッターは作動していたが、レーダーは休止しており、船体、機関及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

なお、音響信号装置は装備されていなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、GPSプロッター及び魚群探知機が装備されてい

たが、いずれも休止中であり、船体、機関及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

なお、音響信号装置は装備されていなかった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

事故現場の西約20kmに位置する久米島地域気象観測所による事故当日の観測値は、次のとおりであった。

13時 天気 晴れ、風向 南東、風速 3.9m/s、降水量 0、視程 31.5km

14時 天気 晴れ、風向 南東、風速 3.8m/s、降水量 0、視程 32.2km

### 2.6.2 乗組員の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

#### (1) 船長A

天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好、低潮時で波浪なし

#### (2) 船長B

天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好、波浪 なし

### 2.6.3 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故当時の潮汐は、ほぼ低潮時であった。

## 2.7 事故発生海域に関する情報

海上保安庁刊行の海図W226(沖縄群島)によれば、久米島東岸から幅約2Mのさんご礁や小島が東方の御神岬まで約6Mにわたって延びており、御神岬の東方約9Mに出砂島いすなが、東方約11Mには渡名喜島がある。

# 3 分析

## 3.1 事故発生状況の解析

### 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

A船は、13時00分ごろ御神岬灯台から142° 2.5M付近を発進して

釣り場の移動を始め、針路を約060°に定め、機関回転数を約1,200rpmの約10knの速力で、手動操舵により航行した。

A船は、B船が正船首方約200mとなったところで、針路を約090°に転じ、錨泊中のB船を左舷正横100m付近に見て通過したところで、機関回転数を約600rpmの約5knに減速し、魚群探索を開始した。

A船は、御神岬灯台から089°5.4M付近において、徐々に左転して針路を約285°に転じたところ、錨泊中のB船に向けて航行することになり、そのまま衝突した。

## (2) B船

B船は、11時10分ごろ衝突場所付近に移動して錨泊し、機関を停止して操業を再開した。B船は、船首を約239°に向けて錨泊中に衝突した。

### 3.1.2 衝突日時及び場所

2.1から、衝突日時は、平成20年6月19日13時30分ごろで、衝突場所は、御神岬灯台から088°5.2M付近であったものと考えられる。

### 3.1.3 衝突の状況

3.1.1から、A船の船首部とB船の船首部左舷側とが衝突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

2.4(1)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、A船及びB船は、いずれも有効な音響信号を備え付けていなかったが、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ものと考えられる。

### 3.2.2 見張りの状況

#### (1) A船

2.1(1)から、次のとおりであった。

① 船長Aは、釣り場を発進する際、船首方にB船を視認したので、船首尾にいた同乗者A1及びA2に同船の見張りを依頼したものと考えられる。

② 船長Aは、魚群探索中には、いつも同乗者A1及びA2が見張りをして

くれていたことから、他船が接近すれば、知らせ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 船長Aは、魚群探索に気を取られ、B船の存在を失念し、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。

(2) B船

2.1(2)から、船長Bは、衝突直前までA船の見張りを続けていたものと考えられる。

### 3.2.3 衝突回避措置の状況

(1) A船

2.1(1)、3.1.1(1)及び3.2.2(1)から、船長Aは、B船の存在を失念したまま、B船に向けて航行したものと考えられる。

(2) B船

2.1(2)及び3.2.2(2)から、船長Bは、A船の見張りを行い、約50mに接近したA船に危険を感じ、立ち上がって救命胴衣に付いている笛を吹き、大声で叫びながら手を振って注意を喚起したものと考えられる。

なお、B船が有効な音響信号装置を備え付けていれば、同装置でA船に対して注意を喚起することによって、B船の存在を気付かせることができた可能性があり、衝突を回避することができた可能性があると考えられる。

### 3.2.4 事故当時の気象及び海象

2.6から、事故当時は、天気晴れ、風向南東、風力3、視界良好で、波はなく、潮汐はほぼ低潮時であ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、3.1、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりである。

(1) 船長Aは、釣り場を発進する際、船首方にB船を視認したので、船首尾にいた同乗者A1及びA2にB船の見張りを依頼したものと考えられる。

(2) 船長Aは、これまで魚群探索中には、いつも同乗者A1及びA2が見張りをしてきていたことから、他船と接近するようなときには、同乗者A1又はA2が知らせ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) 船長Aは、左転する際、魚群探索に気を取られ、転針方向の見張りを行わず、また、転針した後も魚群探索に気を取られ、B船の存在を失念したまま、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。

(4) A船は、魚群探索のため徐々に左転し、針路を285°に転じたことによ

り、B船に向首する状況になったものと考えられる。

(5) 船長Aは、B船に向首していることに気付かなかつたため、B船に向けて航行したのと考えられる。

(6) 船長Aは、釣り場を発進したときに、同乗者A1及びA2には、B船の見張りを依頼したものの、同乗者A1又はA2からB船の存在についての報告が得られなかつた可能性があると考えられる。

(7) 船長Bは、A船の見張りを行っていたものと考えられる。

(8) 船長Bは、自船に向首したまま約50mに接近したA船に危険を感じ、立ち上がって、A船に対して救命胴衣に付いている笛を吹き、大声で叫びながら手を振り、注意を喚起したのと考えられる。

なお、B船に有効な音響信号装置を備え付けていれば、同装置でA船に対して注意を喚起することによって、A船にB船の存在を気付かせることができた可能性があり、衝突を回避することができた可能性があると考えられる。

以上のことから、本事故は、船長AがB船の存在を失念したことにより発生したものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、沖縄県久米島町久米島東方沖合において、魚群探索中のA船が、錨泊中のB船の存在を失念したため、B船に向けて航行し、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が錨泊中のB船の存在を失念していたのは、魚群探索に気を取られていたことによるものと考えられる。

船長Aが魚群探索に気を取られていたのは、魚群探索中には、いつも2人の同乗者が見張りをしてきていたことから、他船と接近するようときには、知らせてくれるものと思っていた可能性があると考えられる。

# 付図1 推定航行経路図

