

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 喜久丸  
漁船登録番号 TO3 - 20753  
総トン数 1.1トン

船種 船名 漁船 白鹿  
漁船登録番号 TO3 - 21232  
総トン数 0.5トン

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年12月1日 15時20分ごろ  
発生場所 徳島県美波町由岐港  
阿部内防波堤灯台から真方位130°170m付近  
(概位 北緯33°47.3 東経134°38.5 )

平成21年7月2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<sup>きく</sup>喜久丸は、船長ほか1人が乗り組み、操業を終えて、徳島県<sup>みなみちようゆき</sup>美波町由岐漁港(阿部<sup>あぶ</sup>地区)に向け帰港中、漁船<sup>はくしか</sup>白鹿は、船長1人が乗り組み、同漁港沖合において錨泊中、平成20年12月1日15時20分ごろ、両船が衝突した。

白鹿は、船長が負傷し、両舷船尾に凹損を生じ、喜久丸は、船首船底部に擦過傷を生じた。

## 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（神戸事務所）を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成21年1月22日 口述聴取及び現場調査

平成21年3月19日、4月22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、喜久丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び白鹿（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1日15時00分ごろ、船長Aほか乗組員1人が乗り組み、伊勢えび捕獲用の刺網を仕掛ける目的で、由岐漁港（阿部地区）（以下「阿部漁港」という。）を出港し、南沖防波堤南東側でいったん待機した後、15時05分ごろ、伊勢えび建網漁に従事する漁船が全船そろったところで一斉に発進して、阿部漁港から南方約800mにある鹿ノ首岬沖合の漁場に向かった。

船長Aは、出港したころ、由岐港阿部内防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）から130°（真方位、以下同じ。）170m付近で釣りをしているB船の側に接近して、船長Bと釣果のことについて話をした。

船長Aは、鹿ノ首岬南側の岩場に到着後、網を仕掛けたのち、15時18分ごろ、防波堤灯台から161°770m付近を発進し、帰途についた。

A船は、操舵位置前方に見張りの妨げとなる構造物はなかったものの、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行すると、船首が浮上して正船首から左右約13°の範囲が死角となっていた。

船長Aは、南沖防波堤の南西側から右転して港内に入るため、乗組員を船体前部中央に腰を掛けさせ、自らは船尾中央部に腰を掛けて右手で船外機の舵柄を握り、鹿ノ首岬東方の岩場を避け、緩やかに左転しながら北上し、15時19分ごろ、防波堤灯台から153°640m付近に達したとき、針路を南沖防波堤南西端沖合に向く約343°に定め、約15knの速力で航行した。

船長Aは、針路を約343°に向けて南沖防波堤の周辺を見たとき、その周辺に船舶はいないと思い、船首を左右に振るなどの死角を補う見張りを行わずに航行した。正船首約460mのところまで錨泊して釣りをしていたB船には気付かなかった。

15時20分ごろ、A船は、右舷方に南沖防波堤を見ながら減速して右転を開始しようとしたとき、その船首と、錨泊中のB船の左舷船尾が約90°の角度で衝突し、B船に乗り上がった。

## (2) B船

B船は、平成20年12月1日11時30分ごろ、船長Bが1人で乗り組み、いか釣りの目的で阿部漁港を出港し、由岐港阿部内防波堤西側で、えさにするあじを釣った後、13時00分ごろ、南沖防波堤南西側において、機関をかけてクラッチを中立にした状態で、水深約10mのところから約15mの錨索を付けた錨を船首から投げ、錨泊していることを示す形象物を掲げないままいか釣りを開始した。

船長Bは、右舷船尾側の魚倉の上に腰を掛け、右舷側から出した釣り竿と船首方を見ながら、時折、左手でクラッチを入れて船首方向が南西になるよう操船しながら釣りを続けていた際、阿部漁港に帰港する漁船のうちの1隻は、B船の西側を大きく回るようにして行くのを確認した。

船長Bは、今までに阿部漁港沖合で釣りをして衝突などの危険な状況にあつたことがなかった。

15時20分少し前、船長Bは、左舷方を見たとき、左舷正横約50～60mのところから自船に向けて接近するA船を認め、直ちに機関を前進にかけて避けようとしたが、A船の船首と、自船の左舷船尾が約90°の角度で衝突した。

船長Bは、衝突直前まで、A船に気付かなかった。最近の船外機の音は小さいので、エンジン音では気付かないと思う。あと数秒早くA船を発見していたら、機関を始動して回避できたので、見張りを十分に行うべきであった。

## (3) 衝突の結果

衝突後、A船は、B船に乗り上がり、船長Bは、A船の船首船底とB船との間に挟まれて動けない状態であったところ、B船に海水が浸入して半沈没状態

になったことで隙間ができ、そこから身体を出してA船に移乗した。

船長Bは、阿部漁港に入港後、いったん帰宅した後、親族の車で病院に向かう途中、阿部漁業協同組合職員が119番通報して来た救急車に乗り移り、病院に搬送された。

本事故の発生日時は、平成20年12月1日15時20分ごろで、発生場所は、防波堤灯台から130°170m付近であった。

(付図1 推定航行経路図、写真1 A船の正船首、写真2 A船の右舷船首側、写真3 B船の正船首、写真4 B船の左舷正横、写真5 B船の左舷後部の損傷状況(その1)、写真6 B船の正船尾の損傷状況、写真7 B船の左舷船尾の損傷状況(その2) 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

負傷者はいなかった。

### (2) B船

船長Bの診断書によれば、船長Bは、18日間の入院加療を要する胸部、骨盤部、両下肢に各打撲、左肋軟骨損傷を負った。

## 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、船首船底に擦過傷を生じた。

### (2) B船

船長Bの口述及びB船船体損傷写真によれば、両舷船尾に凹損が、船外機に濡れ損が生じた。また、両色灯が掲げられていたポールが根元から折損した。

(写真1 A船の正船首、写真2 A船の右舷船首側、写真3 B船の正船首、写真4 B船の左舷正横、写真5 B船の左舷後部の損傷状況(その1)、写真6 B船の正船尾の損傷状況、写真7 B船の左舷船尾の損傷状況(その2) 参照)

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) A船

性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 79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51年5月28日

免許証交付日 平成18年7月31日  
(平成23年9月15日まで有効)

船長Aの主な乗船履歴

船長Aの口述によれば、12歳のときから父親の手伝いで漁に出ており、事故発生場所付近での航行経験は豊富であった。

船長Aの健康状態

船長Aの口述によれば、視力は両眼とも0.8で、疲労感はなかった。

(2) B船

性別、年齢、操縦免許証

船長B 男性 77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51年5月28日

免許証交付日 平成18年7月31日

(平成23年9月15日まで有効)

船長Bの主な乗船履歴

船長Bの口述によれば、漁船に乗り始めて約40年になり、事故発生場所付近での航行経験は豊富であった。

また、事故発生場所付近でいか釣りをするのは船長Bだけであったが、船長Bは、地元の人に知られていると思っていた。いか釣りは、10～12月の期間、週1～2回行っていた。

船長Bの健康状態

船長Bの口述によれば、眼鏡はかけていたが、視力は両眼とも1.0で、聴力に異常はなく、持病や疲労感もなかった。

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	TO3-20753
主たる根拠地	徳島県海部郡美波町
船舶所有者	個人所有
総トン数	1.1トン
L×B×D	6.36m×2.12m×0.71m
船質	FRP
機関	ガソリン機関(船外機)1基
出力	60kW(漁船法馬力数)

推進器	プロペラ1個
進水年月日	平成9年11月30日
(2) B船	
漁船登録番号	TO3-21232
主たる根拠地	徳島県海部郡美波町
船舶所有者	個人所有
総トン数	0.5トン
L x B x D	4.68m x 1.67m x 0.63m
船質	FRP
機関	ガソリン機関(船外機)1基
出力	30kW(漁船法馬力数)
推進器	プロペラ1個
進水年月日	平成12年6月17日

## 2.5.2 積載状態

### (1) A船

船長Aの口述によれば、阿部漁港出港時、船長ほか1人が乗り組み、喫水は、船首約0.2m、船尾約0.4mであった。

### (2) B船

船長Bの口述によれば、阿部漁港出港時、船長1人が乗り組み、喫水は、船首約0.5m、船尾約0.7m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、次のとおりであった。

GPSプロッター及びレーダー等の航海計器は装備されていなかった。

船外機に、不具合や故障はなかった。

約15knの速力で航行すると、船首が浮上して正船首から左右約13°の死角が生じ、通常、船首方に船舶を認めたときは、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行っていた。

### (2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

GPSプロッター及びレーダー等の航海計器は装備されていなかった。

船外機には、不具合や故障はなかった。

汽笛等の有効な音響信号を行う設備はなく、音を発するものは救命胴衣

の笛だけであった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

事故現場の南西方約1.2 kmに位置する日和佐地域気象観測所の事故発生時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

15時10分 風向 東、風速 1 m/s、気温 13.9 、降水量 0.0 mm

15時20分 風向 東、風速 2 m/s、気温 13.8 、降水量 0.0 mm

### 2.6.2 乗組員の観測

#### (1) A船

船長Aの口述によれば、事故発生時、現場付近の気象及び海象は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風 なし、視界 良好、波浪 なし

#### (2) B船

船長Bの口述によれば、事故発生時、現場付近の気象及び海象は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風 微風、視界 良好、波浪 なし

## 2.7 事故水域等に関する情報

### 阿部漁港

阿部漁港は、徳島県東部の、海部郡美波町阿部に位置し、阿部地区北部から南西方に延びる内防波堤、内防波堤の南側で、阿部地区南部から北東方に延びる沖防波堤、その南東側に位置する南沖防波堤とにより形成され、内防波堤と陸岸とにより囲まれるところが泊地となり、阿部魚港に入港する船舶は、南沖防波堤の南西側又は北東側から沖防波堤北東端を回わり、沖防波堤と内防波堤との間を通航して泊地に入ることとなる。

## 2.8 救命胴衣の着用

#### (1) A船

船長Aの口述によれば、船長A及び乗組員とも救命胴衣を着用していなかった。

#### (2) B船

船長Bの口述によれば、船長Bは救命胴衣を着用していた。

## 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。

A 船は、15時18分ごろ、防波堤灯台から161°770m付近を発進して緩やかに左転しながら北上し、15時19分ごろ、防波堤灯台から153°640m付近の地点に達したとき、針路を343°に定め、約15knの速力で航行中、一方、B船は、13時00分ごろ、南沖防波堤南西側で、機関をかけてクラッチを切った状態で、時折、船首方を見て船首方向が南西になるよう操船しながら、右舷船尾側から釣り竿を出して錨泊中、両船が衝突した。

#### 3.1.2 衝突時刻及び場所

2.1 から、衝突時刻は15時20分ごろ、衝突場所は防波堤灯台から130°170m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船の船首部と錨泊中のB船の左舷船尾が約90°の角度で衝突したのと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況に関する解析

###### A 船

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。

###### B 船

2.4 から、船長Bは、適法で有効な操縦免許証を有していた。

##### (2) 船舶の状況に関する解析

###### A 船

2.5.3(1) 及び から、航海計器は装備されていなかったが、船体及び機関には不具合又は故障はなかったものと考えられる。

###### B 船

2.5.3(2) 及び から、航海計器は装備されていなかったが、船体及び機関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 操船の状況に関する解析

#### (1) A船

2.1 から、船長 A は、船尾中央部に腰を掛け、右手で船外機の舵柄を握り、船首方に死角が生じた状態で航行していたが、船首方に船舶はいないものと思い、船首を左右に振るなどの死角を補う適切な見張りを行わずに航行していたものと考えられる。

#### (2) B船

2.1 から、船長 B は、機関をかけてクラッチを中立とした状態で、右舷船尾側に腰を掛け、右舷側から出した釣り竿を見ながら、時折、左手でクラッチを入れて船首が南西方になるよう操船しながら、周囲の適切な見張りを行わずに錨泊していたものと考えられる。

### 3.2.3 気象及び海象に関する解析

2.6 から、事故当時の気象及び海象は、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で、波浪はなかったものと考えられる。

### 3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.4 及び 3.2.2 から、次のとおりであった。

#### (1) 船長 A

船長 A は、本事故発生場所付近の航行経験は、豊富であったものと考えられる。

船長 A は、漁場から帰港するとき、船首方に船舶はいないものと思い、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っていなかったものと考えられる。

船長 A は、船首方で錨泊中の B 船に気付かずに航行したのと考えられる。

#### (2) 船長 B

船長 B は、本事故発生場所付近の航行経験は、豊富であったものと考えられる。

船長 B は、衝突場所付近で錨泊中、今までに本事故発生場所付近で釣りをしていて衝突などの危険な状況を経験したことがなかったことから、周囲の適切な見張りを行わず、A 船の接近に気付かなかったものと考えられる。

船長 B は、漁船のうちの 1 隻は、B 船の西側を大きく回るようにして帰

港して行くのを確認していたことから、付近を航行する船舶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。

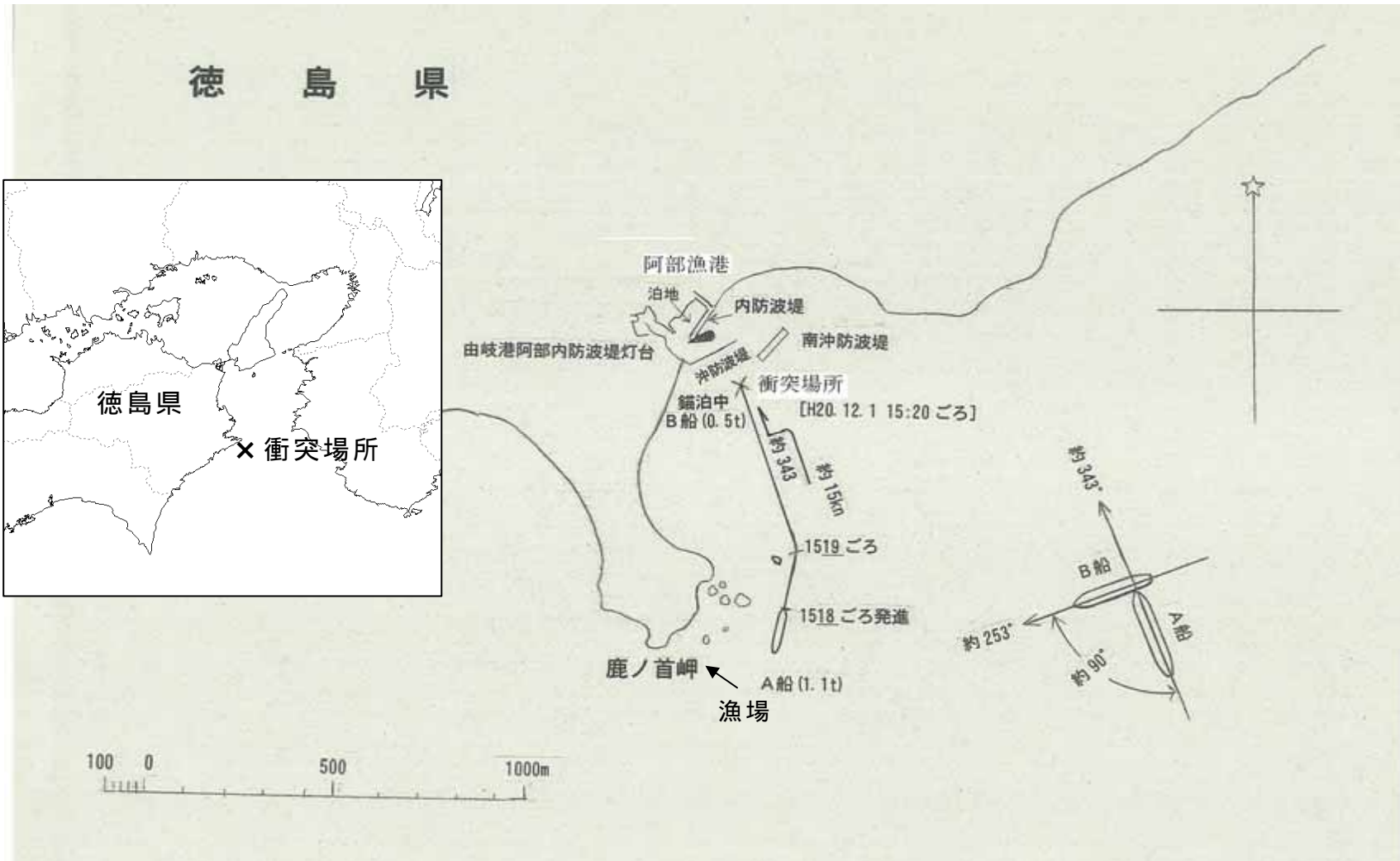
## 4 原因

本事故は、徳島県美波町阿部漁港港口付近において、A船は阿部漁港に向け帰港中、B船は釣りをを行いながら錨泊中、A船が、前路のB船に気付かずに航行し、また、B船が、接近するA船に気付かなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船に気付かなかったのは、船長Aが、船首方に船舶はいないものと思い、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っていなかったことによるものと考えられる。

B船が接近するA船に気付かなかったのは、船長Bが、今までに本事故発生場所付近で釣りをしている衝突などの危険な状況を経験したことがなかったことから、周囲の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船の正船首

A船長が座っていた位置(船尾中央部)

乗組員が座っていた位置



## 写真2 A船の右舷船首側

A船長が座っていた位置(船尾中央部)

乗組員が座っていた位置



### 写真3 B船の正船首

B船長が座っていた位置



### 写真4 B船の左舷正横



写真5 B船の左舷後部の損傷状況（その1）



写真6 B船の正船尾の損傷状況



写真7 B船の左舷船尾の損傷状況(その2)

左舷船尾の損傷

