

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第十二仁洋丸
漁船登録番号 YG2-7885
総トン数 75トン

船種 船名 漁船 康成丸
漁船登録番号 YG3-45358
総トン数 2.98トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年9月4日 19時40分ごろ
発生場所 福岡県北九州市藍島東方沖
大藻路岩灯標から真方位100° 1.75海里付近
(概位 北緯34° 00.3' 東経130° 50.8')

平成21年12月10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

漁船第十二仁洋丸は、船長ほか9人が乗り組み、漁場に向かって福岡県北九州市藍島東方沖を北西進中、また、漁船康成丸は、船長が1人で乗り組み、底引き網を揚網中、平成20年9月4日19時40分ごろ両船が衝突した。

康成丸は沈没し、第十二仁洋丸は船首に擦過傷が生じたが、いずれ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、本事故を門司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（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11月4日、21日、27日、12月4日 口述聴取

平成21年5月18日、8月7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、第十二仁洋丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、甲板員（以下「甲板員A1」という。）及び別の甲板員（以下「甲板員A2」という。）並びに康成丸（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、第十一仁洋丸（以下「C船」という。）とともに2艘^{そう}沖合底引き網漁業に従事する漁船で、船長Aほか9人が乗り組み、平成20年9月4日18時50分ごろ下関漁港を出港して対馬沖の漁場に向かった。

船長Aは、操船指揮に当たり、甲板員A1を手動操舵及び見張りにつけて山口県彦島大橋を通過し、機関を毎分回転数（rpm）約320とし、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、先行するC船に約0.23海里（M）の距離を保って、追尾しながら北西進した。

船長Aは、目的の漁場をC船から知らされていなかったが、このことはいつものことで、漁場との往復では、C船を船首目標として距離をあまり開けずにただ後続すれば、船位を求めなくとも容易に目的地に向かうことができ、また他船との見合い関係についても、C船に従っていれば安全に航行できるものと考え、操舵の甲板員を指揮していた。

衝突の約10分前、藍島東方を北西進中、甲板員A1は、目視によりC船を右舷船首5～10°に見て、たまに0.25Mレンジとしたレーダーで約0.23Mとして追尾していたが、B船の灯火には気付いていなかった。

船長Aは右舷側の腰掛けに座っていたが、B船の灯火及びレーダー映像には気付いていなかった。

夕食のため甲板員A1と操舵及び見張りを交代した甲板員A2は、明るい灯火を表示したC船を右舷船首5～10°に見るように追尾していたところ、2個の操業中の小型漁船の灯火を左舷前方に、また、錨泊船の灯火を認め、これらの灯火からは十分に距離をとって航行した。

19時40分ごろ船長A及び甲板員A2は、「ゴトッゴトッ」と船体振動音を聞き、流木に接触したと思ったが、左舷側を見ると転覆したB船を認めたので、直ちに船長Aは、自ら舵をとり、すべての照明灯を点灯してB船に接近した。

船長Aは、ひっくり返った船底にはい上がっていた船長Bを救助し、C船に報告するとともに、船内時計の時刻とGPSの位置を書き留めた。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、小型底引き網漁を行うため、15時00分ごろ下関漁港を発し、漁場に向かった。

16時00分ごろ藍島東方に至り操業を始め、第2回目の操業で南に向け速力約1.5knで引き網中、揚網の時期になったので、主機関のクラッチを中立とし停止回転の約1,500rpmにしたまま、作業灯を点灯し、船橋を出て船尾に向かった。

船長Bが船尾に向かったのは、衝突の約3～5分前で、北方（船尾方向）にB船の僚船の揚網中である灯火を認め、また、船尾甲板に作業灯を点灯した手繰り船（C船）が、B船から約100～500m離れ、B船とその僚船の間を北西進していくのを認めた。

船尾甲板で引き網巻上げウインチを操作中、網の接続部分が上がってきたので、ウインチを止めて船尾端に行こうとしていたとき、突然大きな音を発して左舷側からA船のバルバスバウが衝突し、ウインチに乗り上げてきた。

衝突後、B船は大量の海水が流入して転覆し、船長Bは船外に押し流されたが、船底に乗っていたところをA船に救助された。

本事故の発生日時は、平成20年9月4日19時40分ごろで、発生場所は、大藻路岩灯標から真方位100° 1.75M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡及び負傷に関する情報

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、船首に擦過傷が生じたが、修理の必要はなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、左舷後部外板に破口が生じ、A船の右舷側に横抱きされて帰航中に沈没し、わずかに漏油が生じた。

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、海技免状等

船長A 男性 67歳

五級海技士（航海）

免許年月日 昭和51年6月11日

免状交付年月日 平成17年6月28日

免状有効期間満了日 （平成22年7月11日まで有効）

甲板員A2 男性 53歳

海技免状 なし

船長B 男性 47歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成2年6月7日

免許証交付日 平成17年4月13日

（平成22年6月6日まで有効）

(2) 主な乗船履歴等

船長A、甲板員A2及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

船長A

① 主な乗船履歴

19歳でまき網船、昭和37年に底引き網漁船の甲板員、昭和53年に船長職となり、副漁労長、漁労長を経験したのち、平成9年5月、有限会社佐賀水産（以下「A社」という。）に入社した。

② 健康状態

病気のために休暇をとったことはなく、健康状態は良好であった。

事故直前の平成20年8月31日～9月3日は、休漁のため自宅で過ごし

た。

甲板員 A 2

① 主な乗船履歴

遠洋漁業船に約 17 年間勤務後、沿岸漁業船を経て、平成 17 年に A 社に入社した。

② 健康状態

健康状態は良好であった。

船長 B

① 主な乗船履歴

平成 2 年まで陸上の職業についていたが、同年、家業の漁船に乗り、海技免許取得後、B 船の船長をしていた。

② 健康状態

健康状態は良好であった。

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	YG 2 - 7 8 8 5
主たる根拠地	山口県長門市
船舶所有者	A 社
総 ト ン 数	7 5 トン
L × B × D	3 3 . 2 7 8 m × 5 . 6 5 m × 2 . 4 0 m
船 質	鋼
機 関	ディーゼル機関 1 基
出 力	4 4 0 (漁船法馬力数)
推 進 器	固定翼プロペラ 1 個
進水年月日	昭和 6 3 年 6 月 4 日

(2) B 船

漁船登録番号	YG 3 - 4 5 3 5 8
主たる根拠地	山口県下関市
船舶所有者	個人所有
総 ト ン 数	2 . 9 8 トン
L r × B × D	1 0 . 5 8 m × 2 . 1 4 m × 0 . 6 0 m
船 質	FRP
機 関	ディーゼル機関 1 基

出 力 1 5 (漁船法馬力数)
推 進 器 固定翼プロペラ 1 個
進 水 年 月 日 昭和 5 6 年 4 月 1 9 日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、喫水は、船首約2.2m、船尾約3.5mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0m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の口述及び一般配置図によれば、次のとおりであった。

船橋には、中央に手動操舵装置及び磁気コンパス、左舷側に機関操縦装置、右舷側に魚群探知機、GPS及びレーダーが備えられていた。

船体、機関及び船橋の航海機器には故障又は不具合はなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

前部甲板下に魚倉、船尾甲板に引き網用のウインチが備えられていた。

船体、機関及び船橋の航海機器には故障又は不具合はなかった。

(3) C船

C船の船長（以下「船長C」という。）及び甲板員（以下「甲板員C」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

C船は、A船とともに2艘沖合底引き網漁業に従事する漁船で、船橋において船長Cが操船指揮をとり、甲板員Cが手動操舵について北西進していた。船尾には、A船の目標と乗組員の漁具等へのつまずき防止のため照明灯6個を点灯していた。

C船は、B船を前方に認め、左舷側にかわして通過したが、後方のA船を見ながら航行はしていなかったため、A船がどのようにして衝突したのかは見えていなかった。

2.6 灯火に関する情報

(1) A船及びC船

船長A及び船長Cの口述によれば、次の灯火を点灯していた。

マスト灯、左げん灯、右げん灯及び船尾灯（以下「航海灯」という。）並び

に船尾の作業灯（500Wを6個）

(2) B船

船長Bの口述によれば、次の灯火を点灯していた。

航海灯並びにトロールにより漁ろうに從事している船舶の灯火（緑色及び白色）、甲板作業用の笠付き作業灯（100Wを3個）及び投光器（500Wを1個）

2.7 事故水域に関する情報

海上保安庁刊行の海図及び九州沿岸水路誌によれば、本事故水域は、六連島又は藍島付近から関門航路を利用する船舶、六連島～藍島間を南北に航行する船舶及び操業漁船で輻輳している。

2.8 気象及び海象に関する情報

2.8.1 気象観測値

本事故発生現場の南東方約5Mに位置する下関地方気象台の気象観測結果は次のとおりであった。

18時00分 天気 晴れ、風向 北北東、風速 1.8m/s、気温 27.2℃、
視程 25.0km

19時00分 風向 東、風速 2.0m/s、気温 25.7℃

20時00分 風向 東北東、風速 1.8m/s、気温 25.2℃

2.8.2 潮汐等

海上保安庁刊行の潮汐表及び天測暦によれば、本事故当時、関門港は上げ潮の初期で、月齢は約4.8日及び月没は20時57分ごろであった。

2.8.3 乗組員の観測

(1) 船長Aの口述によれば、天気は曇り、風力2～3の北寄りの風、波高1～1.5m、視界良好であった。

(2) 船長Bの口述によれば、天気は晴れ、強い北西風、波高約2m、視界良好であった。

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及び2.6から、次のとおりであったものと考えられる。

19時30分ごろ、A船は、船長Aの操船指揮により、甲板員A2の操舵及び見張りで、C船の船尾作業灯を追尾目標とし、C船を右舷船首5～10°方向、距離約0.23Mに保って、速力約8knで北西進中、B船は、船長Bが船尾甲板で揚網作業を行い、主機関のクラッチを中立として漂泊中、A船とB船とが衝突した。

3.1.2 衝突時刻及び場所並びに衝突状況

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 衝突時刻は19時40分ごろ、衝突場所は大藻路岩灯標から100°1.75M付近であった。
- (2) A船の船首とB船の左舷後部とが衝突した。

3.2 事故要因の分析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況

- ① 2.4から、船長A及び船長Bは、適法で有効な海技免状又は操縦免許証を有していた。
- ② 2.4から、船長A、船長B及び甲板員A2は、健康状態は良好であったものと考えられる。

(2) 船舶の状況

- ① 2.5から、A船及びB船とも船体、機関、船橋の機器には故障又は不具合はなかったものと考えられる。
- ② 2.6から、A船及びC船は航海灯のほか、船尾に500Wの作業灯を6個点灯し、また、B船は航海灯のほか、漁ろうに従事中的灯火、100Wの甲板作業灯を3個及び500Wの投光器を1個点灯していたものと考えられる。

3.2.2 見張り及び操船の状況

(1) A船

2.1及び2.5.3(3)から、次のとおりであった。

- ① 船長A及び甲板員A2は、先行するC船の船尾作業灯を見つつ、ときおり0.25Mレンジのレーダーを見てC船との距離を約0.23M離して、速力約8knとし、北西進していたが、B船に気付かなかったものと考えられる。
- ② 船長A及び甲板員A2は、C船に従っていれば安全に航行できると考え、A船とC船の間には他船はいないと思い込んで航行していたものと考えられる。
- ③ 船長A及び甲板員A2は、レーダーをC船との距離を確認するため使用し、見張りの手段として使用していなかったことから、B船の映像を認めなかったものと考えられる。
- ④ 船長A及び甲板員A2は、B船の灯火がC船の船尾作業灯に紛れて視認できなかった可能性があると考えられる。

(2) B船

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- ① 船長Bは、揚網のため船尾甲板の作業灯及び投光器を点灯し、船橋から出て船尾に向かったが、この時点ではA船及びC船を認めていなかった。
- ② 船長Bは、船尾甲板で揚網作業中、B船の後方に見えた灯火から、B船の僚船が同様に揚網中であることを認め、その僚船の方向にC船がB船から約100～500m離れて通過するのを認めた。
- ③ 船長Bは、通過するC船を認めたが、適切な見張りを行っていなかったことから、その後方約0.23Mを追尾しているA船に気付かず、揚網作業を行っていた。

3.2.3 気象及び海象に関する分析

2.8から、天気は曇り又は晴れ、風力2～3の北寄りの風が吹き、潮汐は上げ潮の初期にあたり、波高1.0～2.0mで、視界良好であったものと考えられる。

3.2.4 事故発生に関する分析

2.1、3.1、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりであった。

(1) A船

- ① 船長A及び甲板員A2は、先行するC船の船尾作業灯を見ながら距離を

約0.23Mとして速力約8kn で北西進していたが、B船に気付かなかつたものと考えられる。

- ② 船長A及び甲板員A2は、C船に従っていれば安全に航行できると考え、A船とC船との間には他船はいないと思いついで航行していたものと考えられる。
- ③ 船長A及び甲板員A2は、レーダーをC船との距離を確認するため使用し、見張りの手段として使用していなかったことから、B船の映像を認めなかったものと考えられる。
- ④ 船長A及び甲板員A2は、B船の灯火がC船の船尾作業灯に紛れて視認できなかった可能性があると考えられる。

以上のことから、甲板作業灯を追尾目標にしているときは、その中に他船の灯火が紛れる可能性があるため、レーダーレンジを切り替えるなどして他船の動向を把握するようにし、適切な見張りを行うことが望まれる。

(2) B船

- ① 船長Bは、揚網のため船尾甲板の作業灯及び投光器を点灯し、船橋から船尾に向かったが、この時点ではA船及びC船を認めていなかったものと考えられる。
- ② 船長Bは、船尾甲板作業中、B船の後方に見えた灯火から、B船の僚船が同様に揚網中であることを認め、その方向にC船が約100～500m離れて通過するのを認めたものと考えられる。
- ③ 船長Bは、通過するC船を認めたが、適切な見張りを行っていなかったことから、その後方約0.23Mを追尾しているA船に気付かず、揚網作業を行っていたものと考えられる。

以上のことから、揚網中も適切な見張りを行い、接近する船舶があれば、汽笛により注意喚起することが望まれる。

4 原因

本事故は、夜間、北九州市藍島東方沖において、A船が北西進中、B船が漂泊して操業中、A船がB船に気付かずに航行し、また、B船が接近するA船に気付かなかつたため、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船に気付かずに航行したのは、船長A及び甲板員A2が、C船に従っていれば安全に航行できると考え、A船とC船との間には他船はいないと思いついでいた

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、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

