

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 遊漁船 乙姫丸  
船舶番号 293-37741熊本  
総トン数 4.8トン

船種 船名 漁船 一洋丸  
漁船登録番号 NS3-401748  
総トン数 0.8トン

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年8月15日 13時00分ごろ  
発生場所 長崎県南島原市口之津港南東方沖  
沖ノ瀬灯標から真方位164° 4,320m付近  
(概位 北緯32° 34.4' 東経130° 15.0')

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

遊漁船<sup>おとひめ</sup>乙姫丸は、操縦者及び釣り客4人が乗船し、長崎県南島原市口之津港<sup>みなみしまばら くちのつ</sup>南東方沖の釣り場から東進中、漁船<sup>いちよう</sup>一洋丸は、船長1人が乗り組み一本釣り漁の操業のため漂泊中、平成20年8月15日(金)13時00分ごろ、両船が衝突した。

衝突の結果、乙姫丸には船首部に擦過傷が生じ、一洋丸には、船尾中央部の外板等に損傷が生じたが、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、本事故の調査を長崎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（長崎事務所）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22日、平成21年5月18日、19日、21日、26日、6月15日、9月8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

事故に至るまでの経過は、乙姫丸（以下「A船」という。）の操縦者（以下「操縦者A」という。）及び一洋丸（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

操縦者Aは、海難審判で業務の停止となり、別の船長（以下「船長C」という。）に操船を任せていたところ、釣り客の急な申し込みで船長Cの都合がつかなくなったため、A船の操船をすることとなった。

A船は、操縦者Aが乗り組み、平成20年8月15日05時00分ごろ熊本県上天草市湯島漁港<sup>ゆしま</sup>を発し、熊本県上天草市鳩之釜漁港<sup>はとのかま</sup>に入港して、釣り客4人を乗船させ、05時30分ごろ離岸して、真鯛釣りに向かった。06時00分ごろ操縦者Aは、熊本県天草市鬼池港北方の釣り場に到着し漂泊を開始した。

12時45分ごろ操縦者Aは、釣りが終了したので、主機関を毎分回転数（rpm）約1,600～1,700、約17.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で湯島漁港を経由して、客を下船させるため鳩之釜漁港に向け、操舵室のいすの上に立って天窓から頭を出して、湯島を目標に右足で舵をとって航行していた。

操縦者Aは、航行中、船首方向約3,000mに漂泊中のB船を視認した。操縦者Aは、衝突約3分前に、飲み物をとるため座席に腰をかけて手動操舵としたときは、B船がA船の船首左舷側のアンカー台の左上に見え、B船の船尾側30～40mを通過すると思っていた。操縦者Aは、座席に腰をかけて座った場合の前方の見え具合が、約17.0knの速力だと水平線が見えるか、見えないかの状態で操船していた。

操縦者Aは、衝突の約2分前、精算にきた釣客と雑談をしながら舵輪から手を離し財布を出して釣り銭を確認していたところ、13時00分ごろ湯島と鬼池港の中間付近で、A船の船首とB船の船尾中央部が衝突した。

その後、A船は右旋回してB船と会合し、怪我のないことを確認して、連絡先などを通知しあって、帰途についた。

## (2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、平成20年8月15日11時30分ごろ長崎県南島原市南有馬漁港<sup>みなみありま</sup>を発し、釣り場に向かった。

11時50分ごろ船長Bは、口之津港南東沖の水深43～45mの釣り場に到着し、船首を北方に向け、左手で釣り糸を持って、左舷船尾甲板に船首方を向いて座り、アラカブの一本釣りを開始した。

船長Bは、西流によって、20～30m流れてポイントから外れたら、潮昇りをしてポイントに戻っていた。

船長Bは、2回目の潮昇りを終えて、衝突の約3分前ごろ主機関を止めずにクラッチを切ったまま、船首を北に向けて漂泊し、釣りを再開した直後に魚がかかったことから、電動リールで巻き上げを開始した。このとき、左舷後方にA船を視認したが、船尾方20～30mを通過するものと思って、前方を向いて巻き上げを継続した。

13時00分ごろ、船長Bが釣れたアラカブの針を外そうとしたときにA船とB船が衝突した。

船長Bは、A船と会合して連絡先を通報し、帰途についた。

本事故の発生日時は、平成20年8月15日13時00分ごろで、発生場所は、長崎県南島原市口之津港南東方沖の沖ノ瀬灯標から164°（真方位、以下同じ。）4,320m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

両船に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

操縦者Aの口述によれば、左舷船首部に擦過傷が生じた。

### (2) B船

船長Bの口述によれば、船尾外板が破損し、スパンカーのマストが折損した。

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 性別、年齢、操縦免許証

操縦者A 男性 38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12年9月27日

免許証交付日 平成16年9月30日

(平成22年9月26日まで有効)

海難審判法第4条第2項の規定に基づき、平成20年8月6日から9月20日まで業務停止となっていた。

船長B 男性 73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 昭和52年5月13日

免許証交付日 平成17年11月28日

(平成23年2月21日まで有効)

### (2) 主な乗船履歴等

操縦者A

操縦者Aの口述によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船履歴

平成12年4月頃から親族の遊漁船に手伝いとして乗り組み、操縦免許取得後、親戚が所有する遊漁船の船長を行い、平成18年3月にA船を中古で購入後、同船の船長として乗り組んでいた。

#### ② 健康状態

健康状態は、良好であった。

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24年から漁船に乗り組み、昭和32年から約11年間内航船に乗船したのち、昭和43年から昭和52年まで外航船の機関員として乗船し、昭和52年に漁船を購入してから漁業に従事していた。

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

船舶番号	293-37741熊本
船籍港	熊本県上天草市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.8トン
Lr×B×D	11.87m×2.96m×0.96m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	330kW（連続最大）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	昭和63年4月8日
最大搭載人員	旅客11人、船員1人計12人

(2) B船

漁船登録番号	NS3-401748
船舶所有者	個人所有
主たる根拠地	長崎県南島原市
総トン数	0.8トン
Lr×B×D	6.12m×1.64m×0.52m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	25（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62年7月20日

2.5.2 積載状態

(1) A船

操縦者Aの口述によれば、A船の喫水は船首0.5m、船尾1.3mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、B船の喫水は船首0.2m、船尾1.5mであった。

### 2.5.3 その他の設備及び性能等

#### (1) A船

操縦者Aの口述によれば、操舵室前部中央にGPSプロッターが、前部右舷側にレーダーが設置してあり、船体及び機器類には、不具合又は故障はなく、操舵室の窓から船首方に死角を生じさせる構造物はなかった。

#### (2) B船

船長Bの口述によれば、機関室囲壁上面後部に風防ガラスが設置され、船体及び機器類には、不具合又は故障はなく、操舵室の窓から船首方に死角を生じさせる構造物はなかった。

(写真1 A船の船体状況、写真2 B船の船体状況 参照)

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

事故現場の西北西約7kmに位置する口之津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。

11時00分 風向 西南西、風速 3m/s、気温 30.3℃、降水量 0mm

12時00分 風向 西、風速 3m/s、気温 30.3℃、降水量 0mm

13時00分 風向 西南西、風速 3m/s、気温 29.0℃、降水量 0mm

### 2.6.2 乗組員の観測

(1) 操縦者Aの口述によれば、当時の気象は、天気晴れ、風弱く、波はなかった。

(2) 船長Bの口述によれば、当時の気象は、天気晴れ、風はほとんどなく、視界は良好で、西に向けて弱い潮流があった。

## 2.7 事故水域に関する情報

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌には、次のとおり記載されている。

### 島原湾

水深は南部では30～120mであるが、湾奥一体は浅く、北岸及び東岸では干出堆が遠くまで延びている。

潮流 上げ(下げ) 潮流は湾奥(湾外)へ、最強流速が平均2～3knである。

## 2.8 遊漁船業等に関する情報

(1) 遊漁船業の適正化に関する法律(以下「遊漁船業法」という。)に基づく遊漁船業として登録を受けたA船の登録業者(以下「登録業者A」という。)は、

- A船の業務規程を定め届出をしていた。当該業務規程によると、遊漁船業務主任者として操縦者Aが選任されていたが、船長Cは選任されていなかった。
- (2) 登録業者Aの口述によれば、3隻の船を有しているため3隻が出るときには他の人を船長として頼むこともあった。また、操縦者Aには、時化のときの中止などについて指導していた。

## 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。

- (1) A船は、12時45分ごろ釣りを終え、湯島を目標に手動操舵で約1.7knの速力で航行中、一方、B船は、衝突場所付近において、衝突の約3分前から、船首を北に向け主機関を中立運転とし、釣りをしながら漂泊中、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13時00分ごろで、衝突場所は沖ノ瀬灯標から164°4,320m付近であったものと考えられる。

#### 3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、速力約1.7knで航行しているA船の船首部と、船首を北方に向けて漂泊していたB船の船尾が衝突したものと考えられる。

### 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

A船

2.4(1)から、操縦者Aは、適法な操縦免許を有していたが、事故当時、海難審判法に基づく業務の停止処分となっていた。

B船

2.4(1)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

2.5.3 から、A船及びB船は、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。

3.2.2 操船の状況

(1) A船

2.1 (1) から、操縦者Aは船首前方約3,000mにB船を認め、B船の船尾側を通過できると思い、釣り客と雑談しながら舵輪から手を離し、料金の精算のため財布を出して釣り銭を確認して見張りを行わず、B船に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。

(2) B船

2.1 (2) から、船長Bは、衝突の約3分前に漂泊し、A船を左舷後方に視認したが、A船が船尾側を通過するものと思い、魚の釣り上げを行っていて接近するA船に気付かず、衝突を避けるための措置をとらなかつ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、天気は晴れで、風は弱く、視界良好であったものと考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1 から、次のとおりであった。

(1) 操縦者Aは、B船の船尾側を通過できると思い、釣り客と雑談しながら舵輪から手を離し、料金の精算のため財布を出して釣り銭を確認して見張りを行わず、B船に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。

(2) 船長Bは、衝突の約3分前に漂泊し、A船を左舷後方に視認したものの、A船がB船の船尾側を通過するものと思い、魚の釣り上げを行っていてA船に対する継続的な見張りを行っていなかつたことから、接近するA船に気付かず、衝突を避けるための措置をとらなかつたものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、南島原市口之津港南東方沖において、A船が湯島に向けて東進中、B船

が釣りのため漂泊中、A船がB船に向けて航行していることに気付かず、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船に向けて航行していることに気付かなかつたのは、操縦者Aが、B船の船尾側を通過できると思い、釣り客と雑談しながら舵輪から手を離し、料金の精算のため財布を出して釣り銭を確認して見張りを行わなかつたことによるものと考えられる。

B船が、接近するA船に気付かなかつたのは、船長Bが、A船を視認したときに船尾側を通過すると思い、魚の釣り上げを行っていてA船に対する継続的な見張りを行っていなかつたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

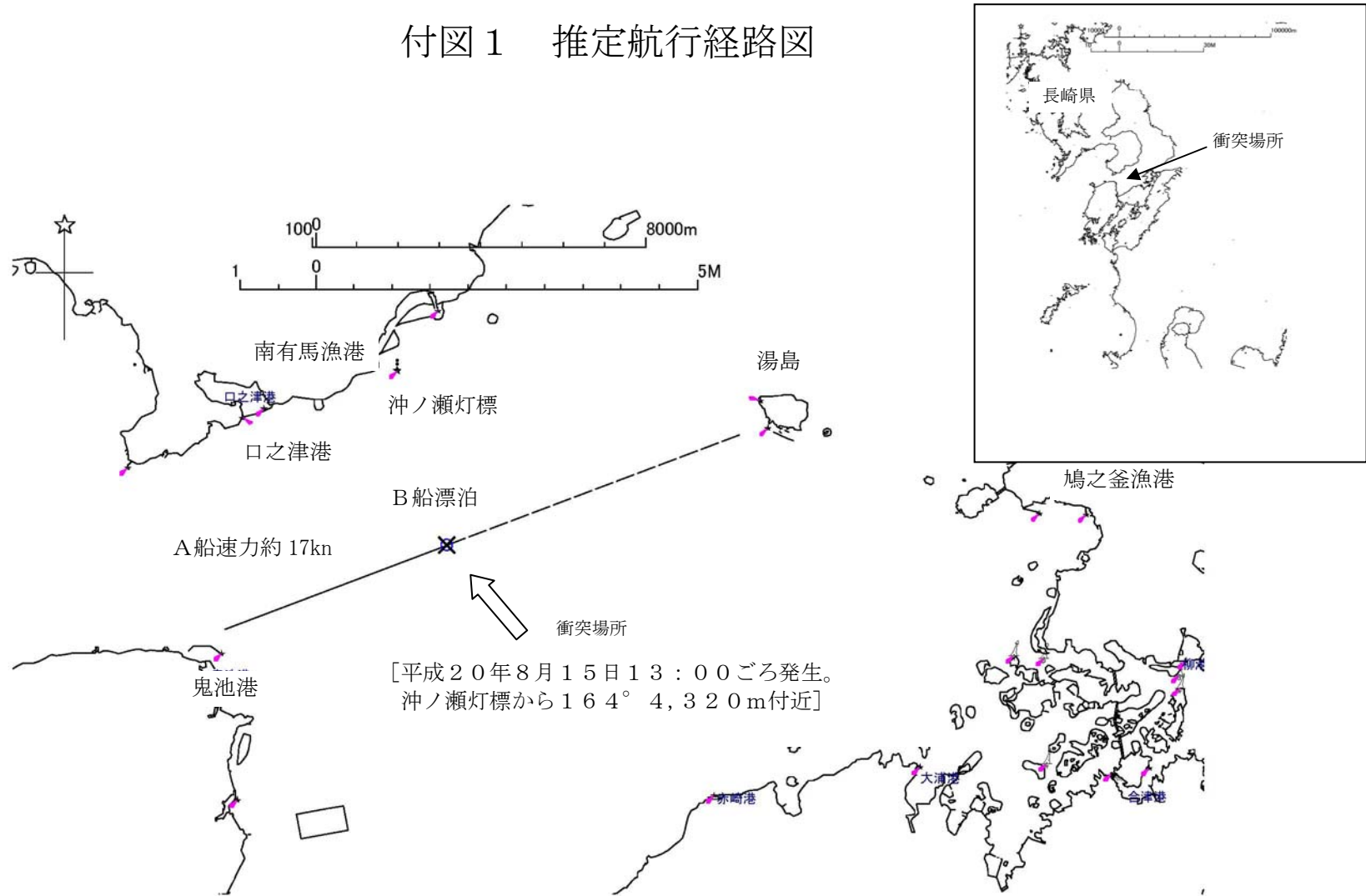


写真1 A船の船体状況



写真2 B船の船体状況

