

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第三十八大栄丸
漁船登録番号 YG2-7711
総トン数 18トン

船種 船名 漁船 第3福生丸
漁船登録番号 FO3-32248
総トン数 4.88トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年11月3日 04時20分ごろ
発生場所 山口県下関市角島北西沖
角島灯台から真方位323° 14.0海里付近
(概位 北緯34° 32.3′ 東経130° 40.4′)

平成22年1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

漁船第三十八大栄丸^{だいえい}は、山口県下関市特牛港^{こつとい}に向けて帰航中、漁船第3福生丸^{ふくせい}は、下関市角島北西方沖で漂泊中、平成20年11月3日04時20分ごろ両船が衝突した。

第三十八大栄丸には、船首部に擦過傷が生じ、第3福生丸には、船首部の欠落及び船首マストの倒壊が生じたが、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11月4日、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11月6日、同21年2月20日、11月7日 口述聴取

平成20年11月11日 口述聴取及び現場調査

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 認定した事実

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第三十八大栄丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び第3福生丸（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11月2日14時00分ごろ、船長Aほか1人が乗り組み、特牛港を出港し、17時00分ごろ角島から北西方15海里（M）付近の漁場に到着して、いか一本釣りの操業を行い、翌3日04時15分ごろ、操業を終え、角島灯台から324°（真方位、以下同じ。）14.8M付近を発進し、マスト灯、舷灯一対及び船尾灯を点灯して特牛港への帰航を始めた。

船長Aは、針路を特牛港沖に向く約155°に定め、機関を回転数毎分（rpm）約1,200とし、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵で航行した。

船長Aは、漁場を発進したとき、船首方約1,500mのところにB船の灯火を視認していたが、まだ距離があり、船外に倒してある両舷各6台のいか釣り機を船内側に取り込んで固定する作業を甲板員と一緒に行うこととし、2分程度で終わることができるものと考えて、操舵室を無人として同作業を始めた。

船長Aは、作業中、B船の汽笛を聞いて至近にB船を視認し、急いで操舵室に駆け込んで舵を右一杯にとり、続いて全速力後進としたが、04時20分ご

る角島灯台から323° 14M付近において、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。

(2) B船

B船は、平成20年11月2日13時00分ごろ、船長1人が乗り組み、下関漁港を出港し、18時00分ごろ、角島西方12M付近の漁場に到着して機関を中立とし、パラシュート型シーアンカー（以下「シーアンカー」という。）を船首から海中に投入し、3kWの集魚灯3個を点灯し、マスト灯などの航海灯を点灯せずに、いか一本釣りの操業を始めた。

船長Bは、翌3日04時00分ごろ、角島灯台から323° 13.8M付近で操業を終えたとき、周囲に5～6隻の漁船の灯火を視認したが、0.5Mレンジにしていたレーダー画面には何も映っていなかったため、接近する船舶はいないものと思い、集魚灯3個を点灯したまま、甲板で釣り糸の揚収を始めた。

船長Bは、事故発生の30秒前ごろ、A船の白紅緑3灯を視認し、急いで操舵室に駆け込んで汽笛を鳴らし、全速力後進としたが、B船は、シーアンカーを投入していたため、ほとんど後退できず、04時20分ごろ角島灯台から323° 14M付近において、B船の右舷船首部とA船の船首部とが衝突した。

本事故の発生日時は、平成20年11月3日04時20分ごろで、発生場所は、角島灯台から323° 14.0M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

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、B船の損傷写真によれば、次のとおりであった。

(1) A船

船首部に擦過傷が生じた。

(2) B船

船首部が圧壊して欠落し、及び船首マストが倒壊し、のち廃船とされた。

なお、事故後、両船とも特牛港に自力で入港した。

(写真1 B船の損傷状況 参照)

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 47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63年5月26日

免許証交付日 平成19年11月22日

(平成25年5月25日まで有効)

船長B 男性 71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53年4月11日

免許証交付日 平成18年3月9日

(平成23年3月8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51年ごろ小型漁船に甲板員として乗船し、現有操縦免許証を取得してから、船長として乗船していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力は両眼とも矯正で0.8であり、聴力は正常であった。

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28年ごろ小型漁船に甲板員として乗船し、現有操縦免許証を取得してから、船長として乗船していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力は裸眼で右0.2及び左0.4で、少し難聴であった。

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 YG2-7711

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 18トン

| | |
|-------------|-------------------------------------|
| L r × B × D | 1 9 . 4 8 m × 4 . 2 3 m × 1 . 6 1 m |
| 船 質 | F R P |
| 機 関 | ディーゼル機関1基 |
| 出 力 | 5 6 9 kW (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5年7月14日 |

(2) B船

| | |
|-------------|-------------------------------------|
| 漁船登録番号 | F O 3 - 3 2 2 4 8 |
| 主たる根拠地 | 福岡市 |
| 船舶所有者 | 個人所有 |
| 総 ト ン 数 | 4 . 8 8 トン |
| L r × B × D | 1 1 . 3 0 m × 2 . 3 3 m × 0 . 8 2 m |
| 船 質 | F R P |
| 機 関 | ディーゼル機関1基 |
| 出 力 | 5 0 (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7月30日 |

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、当時の喫水は、船首0.3m、船尾2.0mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、当時の喫水は、船首0.3m、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

操舵室には、サテライトコンパス、レーダー2台、GPSプロッター及び魚群探知機が、各舷には、それぞれ6台のいか釣り機が装備されていた。

船長Aの口述によれば、事故発生当時、レーダー1台及びGPSプロッターが作動中で、船体及び機器類に不具合又は故障はなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、磁気コンパス、レーダー、GPSプロッター、魚群探知機及び電子ホーンが装備され、事故発生当時、レーダー、GPSプ

ロッター及び魚群探知機が作動中で、船体及び機器類に不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故現場の南東方約20Mに位置する油谷地域気象観測所の気象観測結果によれば、事故当日04時00分の観測値は、降水はなく、南西の風、風速2.0m/s、気温18.9℃であった。

2.6.2 乗組員の観測

(1) A船

船長Aの口述によれば、本事故当時、天気は曇り、風向は西、風速6～7m/s、視界は良好、波高は1～2mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、本事故当時、天気は曇り、風向は北～北西、風速5～6m/s、波高は1～2m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から、A船は、11月3日04時15分ごろ角島灯台から324°14.8M付近で特牛港に向けて発進し、約155°の針路及び約10.0knの速力で航行しながら操舵室を無人とし、甲板で片付け作業を始め、一方、B船は、11月2日18時00分ごろ角島から西方12M付近の漁場に至り、船首からシーアンカーを投入して漂泊し、操業を行っていたところ、A船とB船とが衝突したものと考えられる。

3.1.2 衝突日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成20年11月3日04時20分ごろで、発生場所は、角島灯台から323°14.0M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、A船の船首部とB船の右舷船首部と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

2.4から、船長A及び船長Bは、ともに適法で有効な小型船舶操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況

2.1及び2.5.3から、A船及びB船は、ともに船体及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

なお、B船は集魚灯を点灯しており、いか釣り操業中の状態であることが容易に判断できることから、航行する動力船の灯火を表示していなかったことは、本事故発生に関与しなかったものと考えられるが、法令を遵守して動力船の灯火を表示すべきであった。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象及び海象の状況は、天気は曇り、西の風、風力4、視界良好、波高1～2mであったものと考えられる。

3.2.3 見張り及び操船の状況

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

船長Aは、11月3日04時15分ごろ、帰途につく前、船首方約1,500mにB船の灯火を視認したが、まだ距離があり、いか釣り機の取り込み作業は2分程度で終わることができるものと考えて、操舵室を無人とし、甲板で甲板員と一緒に同作業を始め、同作業に手間取ることとなった際、その作業に意識を集中し、B船に接近していることに気付かずに航行した。

(2) B船

船長Bは、11月3日04時00分ごろ、周囲に5～6隻の漁船の灯火を視認したが、0.5Mレンジにしていたレーダー画面に何も映っていなかったため、接近する船舶はいないものと思い込み、釣り糸の揚収作業を始め、事故発生の約30秒前までA船の接近に気付かなかつた。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3及び3.2.3から、次のとおりであった。

- (1) 船長Aは、操業を終えて航行しながら甲板でいか釣り機の取り込み作業を行おうとした際、船首約1,500mにB船を認めていたが、同作業は2分程度で終わることができると考え、操舵室を無人とし、甲板で同作業を始めたものと考えられる。
- (2) 船長Aは、船首方に他船を認めている場合は、たとえ短時間の作業であっても、停留してから操舵室を離れるべきであったものと考えられる。
- (3) 船長Aは、いか釣り機の取り込み作業に手間取り、同作業に意識を集中してB船の存在を失念し、B船に接近していることに気付かずに航行したものと考えられる。
- (4) 船長Bは、漂泊していか一本釣りの操業中、0.5Mレンジにしていたレーダー画面に何も映っていなかったことから、接近する船舶はいないものと思い込み、釣り糸の揚収作業を行っていたため、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。
- (5) 船長Bは、漂泊中といえども、適切な見張りを行い、接近するA船に対して早期に警告信号を行っていれば、本事故を回避できた可能性があると考えられる。

4 原因

本事故は、夜間、角島北西方沖において、A船が特牛港に向け航行中、B船がシーアンカーを用いて漂泊中、A船がB船の存在を失念してB船に接近していることに気付かずに航行し、また、B船がA船の接近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船の存在を失念してB船に接近していることに気付かずに航行したのは、船長Aが、操舵室を無人として甲板で行っていたいか釣り機の取り込み作業に手間取り、その作業に意識を集中したことによるものと考えられる。

B船がA船の接近に気付かなかったのは、0.5Mレンジにしていたレーダー画面に何も映っていなかったことから、接近する船舶はいないものと思い込み、釣り糸の揚収作業を行っていたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

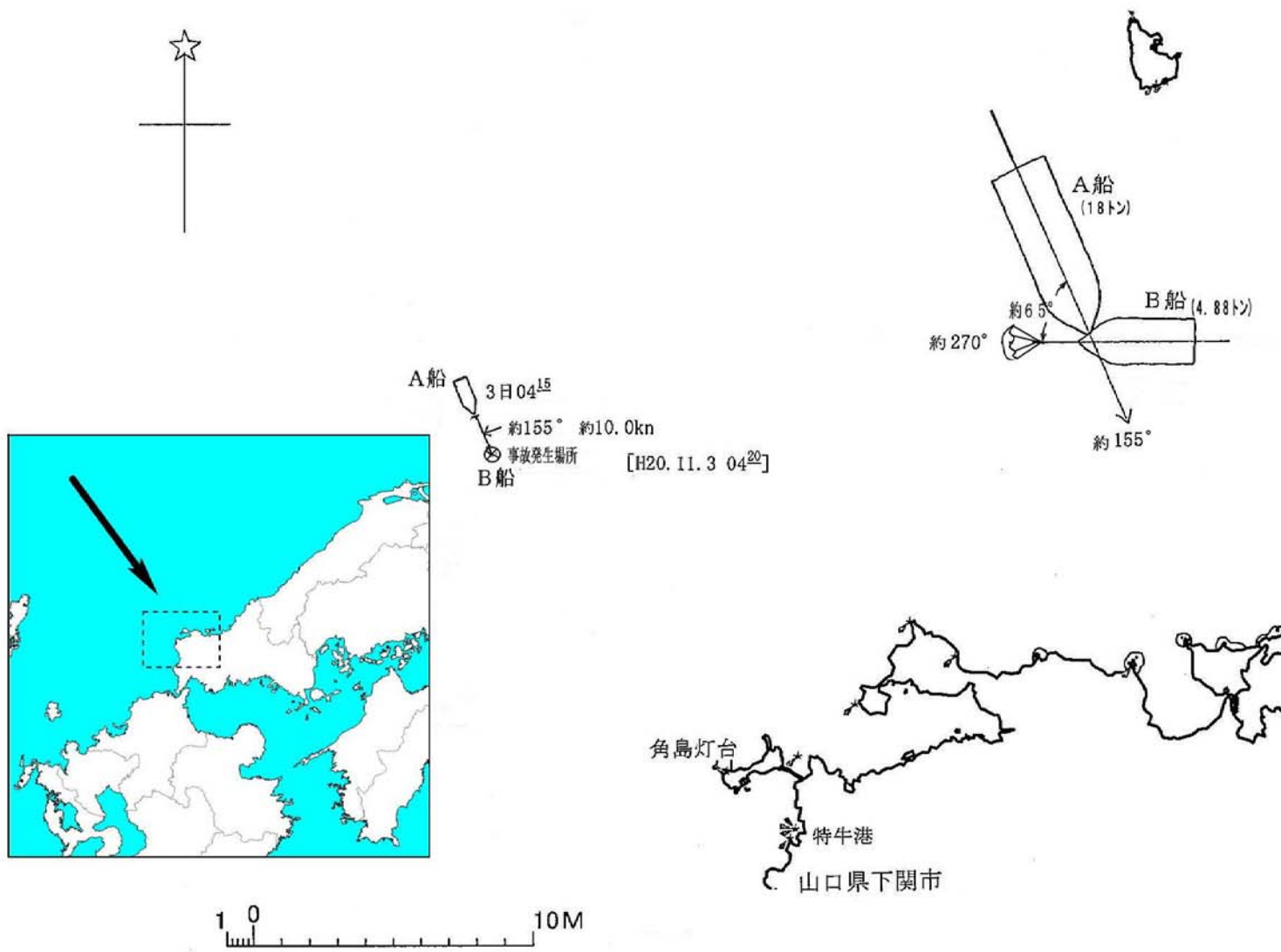


写真1 B船の損傷状況

