

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 不動丸  
漁船登録番号 SA3-17077  
総トン数 4.0トン

船種 船名 漁船 第二潮美丸  
漁船登録番号 FO3-56095  
総トン数 1.5トン

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年12月10日 08時50分ごろ  
発生場所 福岡県三池港西方沖  
三池港沖灯標から真方位006° 900m付近  
(概位 北緯33° 00' 東経130° 21')

平成22年2月25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>ふどう</sup>不動丸は、船長ほか1人が乗り組み、漁場に向けて北西進中、漁船<sup>しおみ</sup>第二潮美丸は、船長1人が乗り組み、漁場に向けて南西進中、平成20年12月10日08時50分ごろ三池港西方沖において、両船が衝突した。

不動丸は、船首に擦過傷等が生じ、第二潮美丸は、船体が切断されたが、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12月10日、本事故の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12月12日 現場調査

平成20年12月20日、平成21年1月11日及び2月20日 口述聴取

平成20年12月22日 回答書受領

### 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、不動丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び第二潮美丸（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12月10日04時00分ごろ、霧で視程が約50mの中、船長Aほか1人が乗り組み、投網漁の目的で、佐賀県藤津郡太良町道越漁港竹崎地区を出港し、熊本県玉名市菊池川沖漁場に向かった。05時00分ごろ同漁場に至って操業し、コハダ約700kgを漁獲した。08時20分ごろ依然として視界が制限されていたのでマスト灯、げん灯、船尾灯及び白色全周灯を点灯した。その後、えび漁の目的で、三池港沖灯標北方の漁場に向かうため、主機関を回転数毎分（rpm）約1,900、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として手動操舵により航行し、熊本県長洲港沖で針路約322°（真方位、以下同じ。）とした。

船長Aは、甲板員には船尾甲板で網の修理に当たらせていた。

船長Aは、レーダーを0.25海里（M）レンジにしており、B船の映像を認めていなかった

船長Aは、衝突の1～2分前ごろ三池沖の漁場が近くなったと思い、速力を約10knに減少し、自船の位置を確認するため、レーダーを0.25Mレンジから3Mレンジに切換えて、三池港沖灯標や三池港西側の映像から、漁場

近くということ判断し、レーダー画面から頭を上げ前方を見たときショックがあり、B船の船橋が右前方に見えて乗り切っていたので、すぐに、主機関を中立とした。霧中信号は実施していなかった。

船長Aは、主機関を後進とした後、B船の乗員をA船に乗り移らせた。

船長Aは、衝突の5分後の08時55分ごろ、衝突時刻とGPSプロッターの位置を海上保安部に118番通報を行った。その後、来援した巡視船がB船を熊本県長洲町までえい航したので、それについて行った。

## (2) B船

B船は、10日08時15分ごろ、霧で視程約50mの中、船長Bが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、白色全周灯及び両色灯を点灯し、福岡県大牟田港を出港し、三池港沖灯標西方漁場に向かった。

船長Bは、大牟田港沖の赤色浮標（大牟田港灯浮標）まではのりひびが入っているので間を縫って航行し、同浮標の南方50～100mから針路を約228°に設定し、主機関を約2,000rpm、約10knの速力として手動操舵により航行した。

レーダーは0.25Mレンジを使用しており、大牟田港沖の赤色浮標はレーダーに映っていた。

衝突の約1分前に0.25Mレンジのレーダー画面の左約45°外周付近には、A船の映像が映っていたが、船であればこの付近は停止してえび漁に従事する漁船が多いので、同映像もそうかもしれないと思って航行した。衝突の少し前、主機関の回転数を少しずつ下げて中立とし、約1knの惰力で航行した。衝突直前に10時の方向にA船の船体が見え、ほぼ直角に衝突し、目の前0.5～1mのところを乗り上がっていった。霧中信号は実施していなかった。

船長Bは、A船に乗り移り、B船は巡視船により熊本県長洲町にえい航された。

本事故の発生日時は、平成20年12月10日08時50分ごろで、発生場所は、三池港沖灯標から006°900m付近の福岡県三池港西方であった。

(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、船首に擦過傷及びプロペラに曲損が生じた。

(写真1 A船の状況 参照)

### (2) B船

船長Bの口述によれば、船体船首側に裂傷を生じ、操舵室が切断されて水船となった。

(写真2 B船の状況 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 40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63年9月8日

免許証交付日 平成16年6月11日

(平成21年12月23日まで有効)

船長B 男性 48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56年12月24日

免許証交付日 平成19年1月22日

(平成24年11月6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

18歳から家族と一緒に漁船に乗り組むようになり、23歳から船長を務めるようになった。

#### ② 健康状態

体調は通常で、視力及び聴力は良く、睡眠もいつもどおり約6時間とっており、航行中に眠気はなかった。

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

陸上の勤務についており、6～7年前から休日に採貝漁等を行うようになり、漁業協同組合の準組合員であった。

## ② 健康状態

体調は通常で、視力及び聴力は良く、睡眠もいつもどおり約7時間とっており、航行中に眠気はなかった。

## 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 SA3-17077  
主たる根拠地 佐賀県太良町大浦  
船舶所有者 個人所有  
総トン数 4.0トン  
Lr×B×D 10.35m×2.42m×0.83m  
船質 FRP  
機関 ディーゼル機関1基  
出力 70（漁船法馬力数）  
推進器 3翼固定ピッチプロペラ1個  
進水年月 平成11年12月

#### (2) B船

漁船登録番号 FO3-56095  
主たる根拠地 福岡県大牟田市  
船舶所有者 個人所有  
総トン数 1.5トン  
Lr×B×D 8.04m×1.96m×0.76m  
船質 FRP  
機関 ディーゼル機関1基  
出力 134kW（漁船法馬力数）  
推進器 3翼固定ピッチプロペラ1個  
進水年月 平成4年2月

### 2.5.2 積載状況

#### (1) A船

船長Aの口述によれば、A船の喫水は船首0.42m、船尾0.95m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0.30m、船尾1.10mで

あった。

### 2.5.3 船舶に関するその他の情報

#### (1) A船

- ① 見張警報装置（設定した範囲内に映像が入った場合に警報音を発するもの。以下同じ。）付レーダー及びGPSプロッターを装備していた。また、汽笛又は有効な音響信号設備を装備していなかった。
- ② 船長Aの口述によれば、事故当時、船体、航海計器類には故障及び不具合はなかった。また、レーダーの見張警報装置については、今まで使ったことがなかったので、ないものと思っていた。

#### (2) B船

- ① 見張警報装置付レーダー及びGPSプロッターを装備していた。また、汽笛は装備しておらず、鐘を装備していたが、鳴らしていなかった。
- ② 船長Bの口述によれば、事故当時、船体、航海計器類には故障及び不具合はなかった。また、レーダーの見張警報装置については、使ったことがなかったので、必要性を感じていなかった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 警報・注意報の発表状況

福岡管区気象台の回答書によれば、平成20年12月9日19時10分筑後南部に濃霧注意報を発表し、10日16時22分に解除した。

なお、同回答書によれば、筑後南部の定義として次のとおり記載されていた。

大牟田市、柳川市、八女市、筑後市、みやま市、大木町、黒木町、立花町、広川町、矢部村、星野村を指し、海岸線からおおむね20M以内の海域も含まれます。

### 2.6.2 気象観測値

事故現場の西方約5.5Mに位置する大牟田地域気象観測所による事故当日の気象観測値は、次のとおりであった。

09時00分

降水量 0、日照時間 0、気温 6.0℃、風向 南、風速 1m/s

### 2.6.3 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。

天気 霧、風 なし、視程 50m以下、波浪 なし

## 2.7 事故水域に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、事故水域は、水深が2～10mと浅いため、えび漁等の好漁場であった。

# 3 分析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故発生に至る経過

#### (1) 衝突の状況

2.1から、A船は、長洲港沖で針路約322°とし、衝突約1～2分前に、速力を約10knに減じて航行中、また、B船は、大牟田港灯浮標の南方50～100m付近で、針路約228°とし、衝突の少し前から主機関の回転数を徐々に減じ、中立とし、速力を約1knに減じて航行中、両船が衝突したものと考えられる。

#### (2) 衝突時刻及び衝突場所

2.1から、衝突時刻は、08時50分ごろで、衝突場所は、三池港沖灯標から006°900m付近であったものと考えられる。

#### (3) 衝突角度

2.1及び2.3から、A船の船首と、B船の左舷側とが、ほぼ直角に衝突したものと考えられる。

## 3.2 事故要因の解析

### 3.2.1 乗組員の状況

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、適法で有効な免許証を有していた。

### 3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、当時は濃霧注意報が発表されており、天気は霧で、風はなく、視程は50m以下であったものと考えられる。

### 3.2.3 船舶の状況

#### (1) A船

2.5.3(1)から、船体、航海計器類には故障及び不具合はなく、レーダーの見張警報装置を使用していなかったものと考えられる。

また、汽笛を装備していなかったため、霧中信号を行わなかったものと認

められる。

(2) B船

2.5.3(2)から、船体、航海計器類には故障及び不具合はなく、レーダーの見張警報装置を使用していなかったものと考えられる。

また、汽笛を装備していなかったため、霧中信号を行わなかったものと認められる。

3.2.4 見張りの状況

(1) A船

2.1及び2.5.3(1)から、次のとおりであったものと考えられる。

① 船長Aは、0.25MレンジではB船のレーダー映像を認めず、衝突約1分前にレーダーレンジを0.25Mから3Mに切り換えた。

② 船長Aは、3Mレンジとしたとき、レーダー画面の外周に映っている三池港の西側及び三池港沖灯標の映像を見て漁場の位置を確認していたこと、及びそれまで使用していた0.25Mレンジのレーダー画面にB船の映像が映っていなかったことから、レーダー画面の中心付近に目を向けなかったため、中心付近のB船の映像には気付かなかった。

(2) B船

2.1(2)から、船長Bは、衝突約1分前にレーダーの0.25Mレンジにおいて、船首から左約45°方向約0.25MにA船の映像を確認していたが、停止してえび漁をしている船舶と思い込み、レーダーにより適切な見張りを行っていなかったことから、A船の映像が接近していることに気付かなか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、3.2.3及び3.2.4から、次のとおりであった。

(1) A船

① 船長Aは、視界が制限された状況下において、速力約10knで航行したものと考えられる。

② 船長Aは、汽笛を装備していなかったため、霧中信号を行わなかったものと認められる。

③ 船長Aは、漁場の位置を確認するため3Mレンジとしていたレーダー画面の外周に映っている三池港の西側及び三池港沖灯標の映像を見て漁場の位置を確認していたこと、及びそれまで使用していた0.25Mレンジのレーダー画面にB船の映像が映っていなかったことから、レーダー画面の

中心付近に注意を向けなかったため、中心付近のB船の映像に気付かなかったものと考えられる。

- ④ 船長Aは、レーダーの見張警報装置については、今まで使ったことがないので、ないものと思い込み、起動していなかったものと考えられる。

## (2) B船

- ① 船長Bは、視界が制限された状況下において、速力約10knで航行中、A船のレーダー映像を認め速力約1knで航行したのものと考えられる。
- ② 船長Bは、汽笛を装備していなかったため、霧中信号を行わなかったものと認められる。
- ③ 船長Bは、衝突前にA船のレーダー映像を認めたが、停止してえび漁をしている船舶と思い込み、レーダーにより適切な見張りを行わなかったことから、A船の映像が接近していることに気付かなかったものと考えられる。
- ④ 船長Bは、レーダーの見張警報装置については、使ったことがなかったため、必要性を感じず、起動していなかったものと考えられる。

以上のことから、視界制限状態で航行する場合には、霧中信号を行うための設備を備えるとともに、レーダーレンジの切換え及びレーダープロットング等により、探知した船舶の系統的な観察等を行うことにより適切な見張りをするとともに、他船の発見を容易にする見張警報装置を使用することが望まれる。

## 4 原因

本事故は、視界制限状態にある三池港西方において、A船が北西進中、B船が南西進中、A船がレーダー画面上の中心付近に映っていたB船の映像に気付かず、また、B船がレーダー画面上のA船の映像が接近していることに気付かず航行したため、両船が衝突したことにより発生したのものと考えられる。

A船がレーダー画面上の中心付近に映っていたB船の映像に気付かなかったのは、船長Aが、3Mレンジとしていたレーダー画面の外周に映っている三池港の西側及び三池港沖灯標の映像を見て漁場の位置を確認していたこと、並びにそれまで使用していた0.25Mレンジのレーダー画面にB船の映像が映っていなかったことから、レーダー画面の中心付近に注意を向けなかったことによるものと考えられる。

B船がレーダー画面上のA船の映像が接近していることに気付かなかったのは、船

長Bが、A船を停止してえび漁をしている船舶と思い込み、レーダーにより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

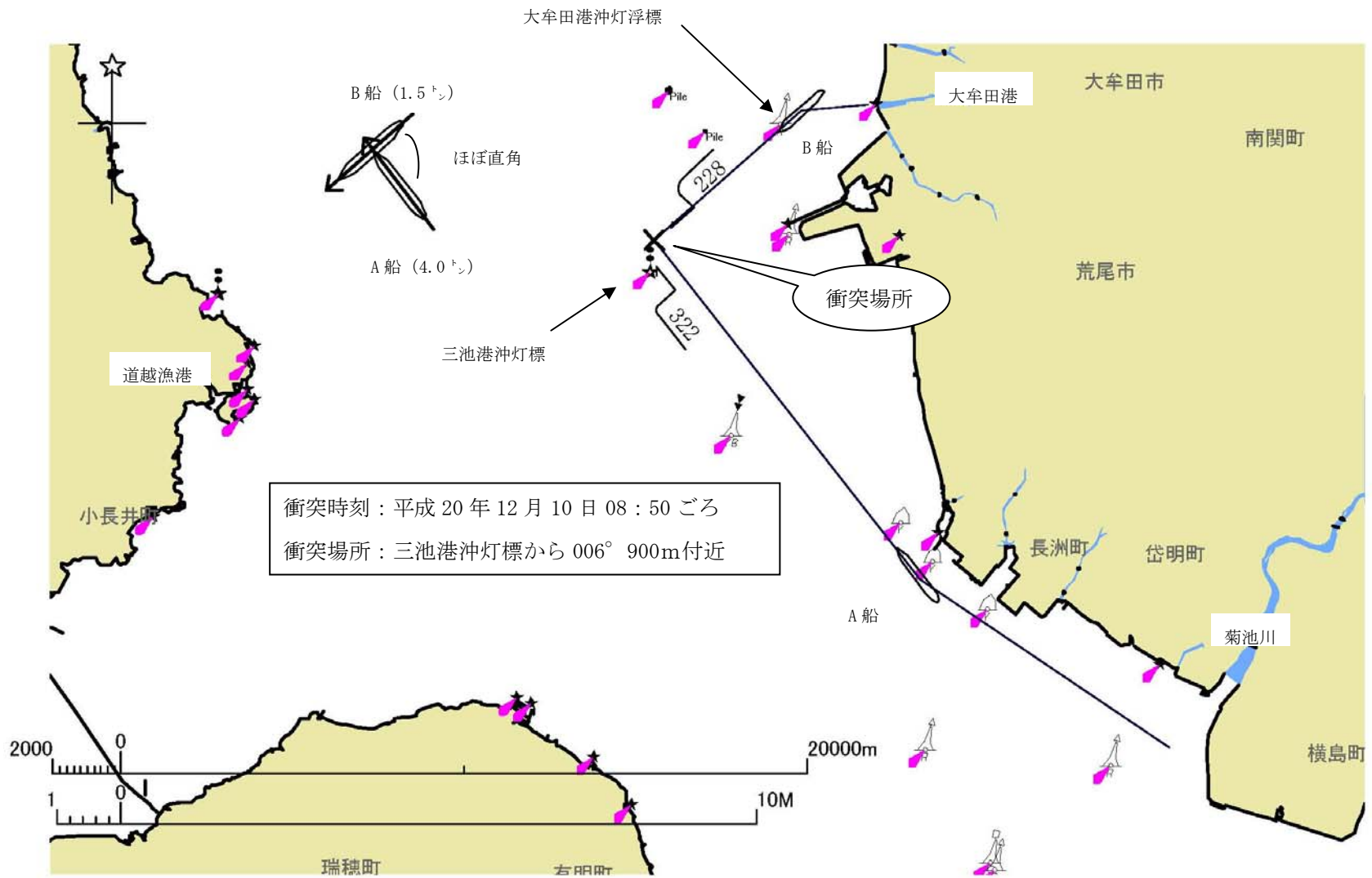


写真1 A船の状況



写真2 B船の状況

