

船舶事故調査報告書

平成22年6月17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

事故種類	衝突
発生日時	平成21年9月8日 06時20分ごろ
発生場所	山口県長門市今岬北北西沖 今岬灯台から真方位330° 900m付近 (概位 北緯34° 25.5′ 東経131° 07.5′)
事故調査の経過	平成21年9月8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。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 開進丸、11トン YG2-7550（漁船登録番号）、個人所有 17.08m×3.64m×1.14m、FRP ディーゼル機関、569kW（漁船法馬力数）、昭和61年6月28日 B 漁船 勝邦丸、0.4トン YG3-49964（漁船登録番号）、個人所有 5.00m(Lr)×1.38m×0.53m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、昭和61年6月19日
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 66歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和50年8月12日 免許証交付日 平成17年8月25日 (平成22年9月5日まで有効) B 船長 男性 75歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和50年2月7日 免許証交付日 平成21年1月15日 (平成26年7月19日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	A 船底に擦過傷、プロペラ軸及びプロペラ翼を曲損 B 船体が前後に分断
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、長門市油谷湾でのしらす漁を終え、船長Aが単独で操船し、真方位約099°の針路及び約17ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により同市湊漁港に向けて航行中、平成21年9月8日06時20分ごろ、同市今岬灯台から真方位330° 900m付近においてB船と衝突し、これを乗り切って停止した。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同市今岬北北西方沖で一本釣り漁を行うため、平成21年9月8日05時20分ごろ黄波戸漁港を出港していた。</p> <p>衝突後、B船は船体後部で2つに分断され、船尾部分が沈没した。船長Bは行方不明となったが、翌々10日に発生場所付近の海底において遺体で発見され、司法解剖の結果、死因は、多発肋骨骨折及び胸・腰椎骨折による心破裂と検案された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好、日出時刻 05時53分</p> <p>海象：波高 約50cm、潮汐 低潮</p>								
その他の事項	<p>A船は、約15kn以上の速力で航行すると、船首が浮上して船首方に死角が生じ、本事故当時も船首方に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、衝突の約2～3分前、1.5海里レンジで使用していたレーダ一画面を見たところ、船首方に他船の映像は映っていなかったため、前方に他船はいないものと思い、船首を左右に振って死角を補う見張りを行わずに航行し、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>B船は、操舵室等の甲板上の構造物がない小型漁船で、船尾部の左右両舷側に物入れがあり、その間に船外機が取り付けられていたが、衝突によりその前方で分断され、分断された部分の右舷ブルワークは内側に、左舷ブルワークは外側に曲折していた。</p> <p>B船の漁法は、長さ約100mの釣り糸を海中に入れ、約2～3knの速力で、風上から風下、風下から風上への航行を繰り返して行うものであった。</p> <p>本事故当時、B船の僚船数隻が付近の海域で操業していたが、衝突前にB船を目撃した者はいなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>今岬北北西方沖において、南東進中のA船の船首部と、その前方に存在したB船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船首方に死角が生じた状態で航行していたが、レーダーに他船の映像が表示されなかったことから、船首方に他船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わず、前方に存在していたB船に気付かずに航行したものと考えられる。</p> <p>B船の運航状況及び船長Bの行動については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Bは、A船の船体の直撃を受け、多発肋骨骨折等を負って死亡した可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>今岬北北西方沖において、南東進中のA船の船首部と、その前方に存在したB船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船首方に死角が生じた状態で航行していたが、レーダーに他船の映像が表示されなかったことから、船首方に他船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わず、前方に存在していたB船に気付かずに航行したものと考えられる。</p> <p>B船の運航状況及び船長Bの行動については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Bは、A船の船体の直撃を受け、多発肋骨骨折等を負って死亡した可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>今岬北北西方沖において、南東進中のA船の船首部と、その前方に存在したB船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船首方に死角が生じた状態で航行していたが、レーダーに他船の映像が表示されなかったことから、船首方に他船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わず、前方に存在していたB船に気付かずに航行したものと考えられる。</p> <p>B船の運航状況及び船長Bの行動については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Bは、A船の船体の直撃を受け、多発肋骨骨折等を負って死亡した可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、今岬北北西方沖において、A船が南東進中に適切な見張りを行わず、B船に気付かずに航行していた状況で、両船が衝突したことによ</p>								

	り発生したものと考えられるが、原因を明らかにすることはできなかった。
--	------------------------------------