

船舶事故調査報告書

船種船名 プレジャーボート かいきょう丸
船舶番号 292-44507 沖縄
総トン数 8.5 トン

船種船名 プレジャーボート こくら丸
船舶番号 296-12333 沖縄
総トン数 1.6 トン

事故種類 衝突
発生日時 平成22年7月30日 15時50分ごろ
発生場所 沖縄県糸満市喜屋武漁港西方のトコマサリ礁付近
トコマサリ礁灯標から真方位297° 970m付近
(概位 北緯26° 06.0' 東経127° 37.7')

平成23年9月1日

運輸安全委員会(海事部会)議決

委員長 後藤昇弘
委員 横山鐵男(部会長)
委員 山本哲也
委員 石川敏行

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

プレジャーボートかいきょう丸は、船長ほか1人が乗船し、喜屋武漁港西方沖を南進中、プレジャーボートこくら丸は、船長が1人で乗り組み、同漁港の西方にあるトコマサリ礁付近で漂泊して釣り中、平成22年7月30日(金)15時50分ごろ両船が衝突した。

こくら丸は、右舷船首中央部及び操舵室に損傷を、かいきょう丸は、船首部に擦過

傷を生じたが、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22年8月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

なお、後日、主管調査官として新たに船舶事故調査官ほか1人の船舶事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成22年8月4日、6日 現場調査

平成22年9月8日、17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

本事故が発生するまでの経過は、かいきょう丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及びこくら丸（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、船長Aが同乗者1人を乗せ、釣りの目的で平成22年7月30日15時30分ごろ沖縄県豊見城市^{とみぐすく}与根漁港^{よね}を出港し、喜屋武漁港西方沖にあるトコマサリ礁南西方の釣り場に向かった。

船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に座って手動操舵に当たり、与根漁港を出たのち、針路を約180°（真方位、以下同じ。）に定め、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、波高が3mほどあったことから、船首が波頂に乗ったときは船首方を見通すことができない状況で見張りを行っていた。

船長Aは、針路を定めたのち、周囲に他船を認めなかったことから、衝突の約7分前の15時43分ごろ自動操舵に切り替え、操縦席で左前方を向い

て釣り具の準備を始め、同乗者も操舵室後部の出入口付近に座り、船尾方を向いて釣り具の準備を行っていた。

船長Aは、釣り具の準備を続けながら航行中、「ゴン」という大きな音がしたので、すぐにクラッチを中立にして前方を確認したところ、船首方にB船と海上に浮いている船長Bが見え、B船と衝突したことに気付いた。

船長Aは、船長BをA船に引き揚げて海上保安庁に118番通報し、B船を糸満市のB船の係留地にえい航した。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で平成22年7月30日09時00分ごろ糸満市の係留地を出航し、10時00分ごろ糸満漁港西方沖にあるルカン礁付近に至って釣りを始めたが、釣果が良くなかったので、14時ごろ釣り場を移動することにし、15時00分ごろトコマサリ礁西北西方沖に到着した。

船長Bは、機関を停止して船首からパラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）を投入し、船首を南西方に向けて漂泊して釣りを始めた。

船長Bは、15時45分ごろ、2回目の潮上りしおのぼを行って漂泊したのち、船尾両舷から釣り竿を出して船尾にあるベンチに座り、船首方を向いて釣りを始めたとき、右舷後方約150mのところA船を視認し、A船がB船に向けて接近するので、A船が友人の船ではないかと思って釣りを続けていた。

船長Bは、A船がB船を避けずに近距離に接近したのでA船と衝突の危険を感じ、A船に向かって大声を出して注意を喚起したのち、左舷船尾から海中に飛び込んだ。

B船は、船長Bが海中に飛び込んだ直後の15時50分ごろA船と衝突した。

本事故の発生日時は、平成22年7月30日15時50分ごろで、発生場所は、トコマサリ礁灯標から297°970m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 船舶等の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述及び損傷写真によれば、A船は、左舷船首部に擦過傷を生じた。

(写真1 A船の損傷状況 参照)

(2) B船

船長Bの口述及び損傷写真によれば、B船は、右舷後部ブルワークを破損し、操舵室を損壊した。

(写真2 B船、写真3 B船の損傷状況 参照)

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、受有操縦免許証

① 船長A 男性 49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62年2月6日

免許証交付日 平成19年4月23日

(平成24年5月22日まで有効)

② 船長B 男性 60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9月9日

免許証交付日 平成22年4月22日

(平成27年5月9日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

① 船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

a 主な乗船履歴

昭和60年ごろから家族と漁を行い、平成3年ごろから漁船を所有するようになり、平成14年に中古のA船を購入し、船長として乗り組んで漁業と遊漁船業を営み、天気が良いときに遊漁船として週3回ほど運航しており、本事故発生場所付近を何百回も通航していた。

b 健康状態

健康状態は良好、視力は両眼とも裸眼で1.5であり、聴力は正常であった。

② 船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

a 主な乗船履歴

1年間まぐろ漁船に乗ったのち、陸上の仕事に就き、平成3年ごろB船を新造して1人で釣りに出かけるようになり、本事故発生場所付近の通航経験は何十回もあった。

b 健康状態

視力は、裸眼で両眼とも0.2、矯正で両眼とも1.1であり、聴力は正常であった。

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	292-44507 沖縄
主たる根拠地	沖縄県豊見城市
船舶所有者	個人所有
総トン数	8.5トン
Lr×B×D	13.19m×3.33m×1.04m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	382kW（連続最大）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成9年5月

(2) B船

船舶番号	296-12333 沖縄
船籍港	沖縄県糸満市
船舶所有者	個人所有
総トン数	1.6トン
Lr×B×D	6.06m×2.23m×0.68m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関（船内外機）1基
出力	54kW（連続最大）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成3年2月

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、A船の出航時の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、B船の出航時の喫水は、船首約0.4m、船尾約

0.8 m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の口述によれば、次のとおりであった。

A船には、自動衝突予防援助装置付きのレーダー、GPSプロッター、魚群探知機、自動操舵装置及び音響信号装置が設置され、本事故当時、GPSプロッター及び自動操舵装置を使用しており、船体、主機及び機器類には不具合又は故障はなかった。

A船のGPSプロッターには、本事故発生当時の航跡が記録されており、本事故発生場所は、北緯26°05.988′ 東経127°37.665′ 付近であった。

また、船長A及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

B船には、魚群探知機が組み込まれたGPSプロッターが設置されていたが、音響信号装置は装備されていなかった。本事故当時、船長Bは、GPSプロッターを使用しておらず、船体、主機及び機器類には不具合又は故障はなかった。

また、船長Bは、救命胴衣を着用していた。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故発生場所の北北東方約7.5海里(M)に位置する沖縄気象台の15時の観測値は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 南南西、風速 7.4m/s、視程 40km、気温 30.0℃

2.6.2 乗組員等の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) 船長A

天気 晴れ、風向 南西、視界 良好、波高 約2~3m

(2) 船長B

天気 曇り、風向 南西、風力 5、視界 良好、潮流の流向 南

2.7 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の海図W1276(糸満漁港)によれば、喜屋武漁港の西方約1.5Mにはトコマサリ礁があり、その西方約5.5Mにはルカン礁と称する浅礁が存在している。

船長Bの口述によれば、喜屋武漁港の周辺からトコマサリ礁にかけては、良い釣り場となっている。

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

- ① A船は、与根漁港を出港し、針路を約180°に定め、約10.0knの速力で喜屋武漁港西方沖にあるトコマサリ礁の南西方の釣り場に向かい、船長Aが操舵室右舷側の操縦席に座って手動操舵を行いながら航行した。
- ② 船長Aは、周囲に他船を認めなかったため、15時43分ごろ、自動操舵に切り替え、操縦席で左前方を向いて釣り具の準備を始め、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かずに航行した。また、同乗者も操舵室後部の出入口付近に座り、船尾方を向いて釣り具の準備を行っていた。
- ③ 船長Aは、釣り具の準備を続けながら航行中、「ゴン」という衝突音があったので、すぐにクラッチを中立にして前方を確認したところ、船首方にB船と海上に浮いている船長Bが見え、B船と衝突したことに気付き、船長BをA船に引き揚げた。

(2) B船

- ① B船は、15時00分ごろ、釣り場であるトコマサリ礁の西北西方沖でパラアンカーを投入し、漂泊して釣りを始めた。
- ② 船長Bは、潮上りをして船首を南西方に向けて漂泊中、15時45分ごろ、船尾にあるベンチに座って船首方を向き、船尾両舷から釣り竿を出して釣りを始めた。
- ③ 船長Bは、釣りを始めて間もなく、右舷後方約150mのところにA船を視認し、A船がB船の方に向けて航行していたので、A船が友人の船で

はないかと思っ釣りを続けていたところ、A船が近距離に接近したので衝突の危険を感じ、A船に向かって大声を出して注意を喚起したのち、左舷船尾から海中に飛び込み、その直後にA船とB船とが衝突した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1及び2.5.3(1)から、本事故の発生日時は、平成22年7月30日15時50分ごろで、発生場所は、トコマサリ礁灯標から297°970m付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突時の状況

2.1及び2.3から、A船の左舷船首部とB船の右舷後部とが衝突したものと考えられる。

3.2 事故の要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、いずれも適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶

2.5.3から、両船の船体、機関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 気象及び海象の状況

2.6から、天気は曇り、風向南西、風力4で、視界は良好であり、波高約2mであったものと考えられる。

3.2.3 見張りなどの状況

2.1及び3.1.1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、南進中、周囲に他船を認めなかったので自動操舵に切り替え、操縦席で左前方を向いて釣り具の準備を始め、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突した。

(2) B船

船長Bは、漂泊して釣りを始めて間もなく、左舷後方約150mのところからA船を視認し、A船がB船の方に向けて航行していたことから、A船が友

人の船ではないかと思って釣りを続けていたが、A船が近距離に接近したので衝突の危険を感じ、A船に向かって大声を出して注意を喚起した。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1及び3.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① A船は、与根漁港を出たのち、針路を約180°に定め、約10.0knの速力でトコマサリ礁南西方の釣り場に向かい、船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に座って手動操舵を行いながら航行した。
- ② 船長Aは、周囲に他船を認めなかったことから、15時43分ごろ、自動操舵に切り替え、操縦席で左前方を向いて釣り具の準備を始め、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かずに航行した。
- ③ 船長Aは、衝突音でB船との衝突に気付き、海上に浮いていた船長Bを救助した。

(2) B船

- ① B船は、釣り場であるトコマサリ礁の西北西方沖で漂泊して釣りを始めた。
- ② 船長Bは、潮上りをして船首を南西方に向けて漂泊中、15時45分ごろ、船尾にあるベンチに座って船首方を向き、船尾両舷から釣り竿を出して釣りを始めて間もなく、右舷後方約150mのところにA船を視認し、A船がB船の方に向けて航行していたので、A船が友人の船ではないかと思って釣りを続けた。
- ③ 船長Bは、A船が近距離に接近したので衝突の危険を感じ、A船に向かって大声を出して注意を喚起したのち、左舷船尾から海中に飛び込み、その直後にA船とB船とが衝突した。

4 原因

本事故は、トコマサリ礁の西北西方沖において、A船が南進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが、釣り具の準備を行い、見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

5 所 見

本事故は、トコマサリ礁の西北西方沖において、航行中のA船が、釣り具の準備を行い、見張りを行っていなかったため、漂泊中のB船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

トコマサリ礁の周辺海域は、良い釣り場となっていることから、釣りを行っている小型船舶が多い海域である。

本事故当時、B船は、漂泊していたことから船尾方向に白い航走波を引いておらず、波高約2 mの中では波間に見え隠れして遠方からはB船を視認しづらい状況となっており、一見しただけではB船を見落とす可能性があると考えられる。

したがって、船舶の操船者は、見張りに専念し、常時適切な見張りを行って小型船舶を見落とさないようにすることが必要である。

付図1 推定航行経路図

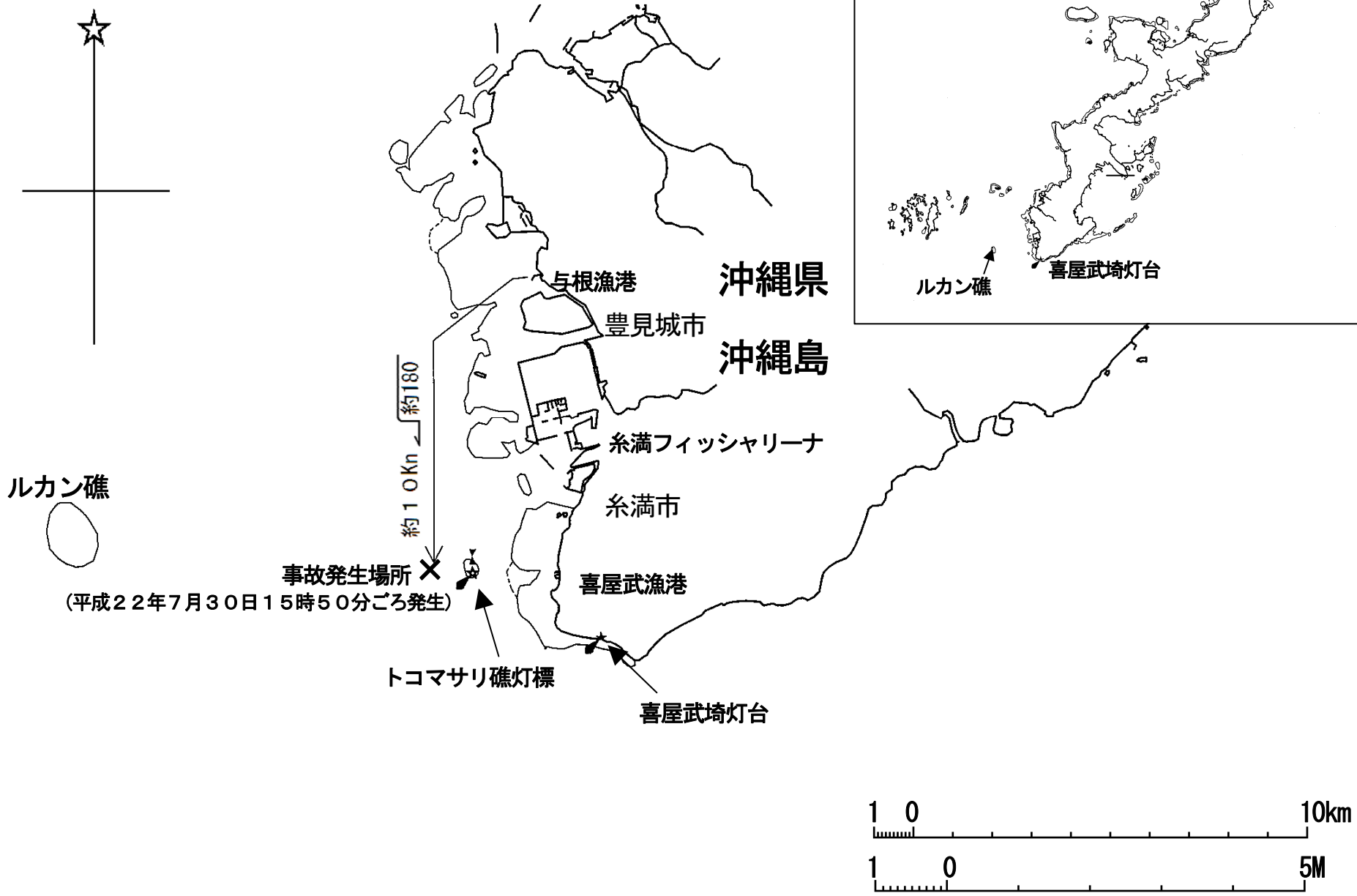


写真1 A船の損傷状況

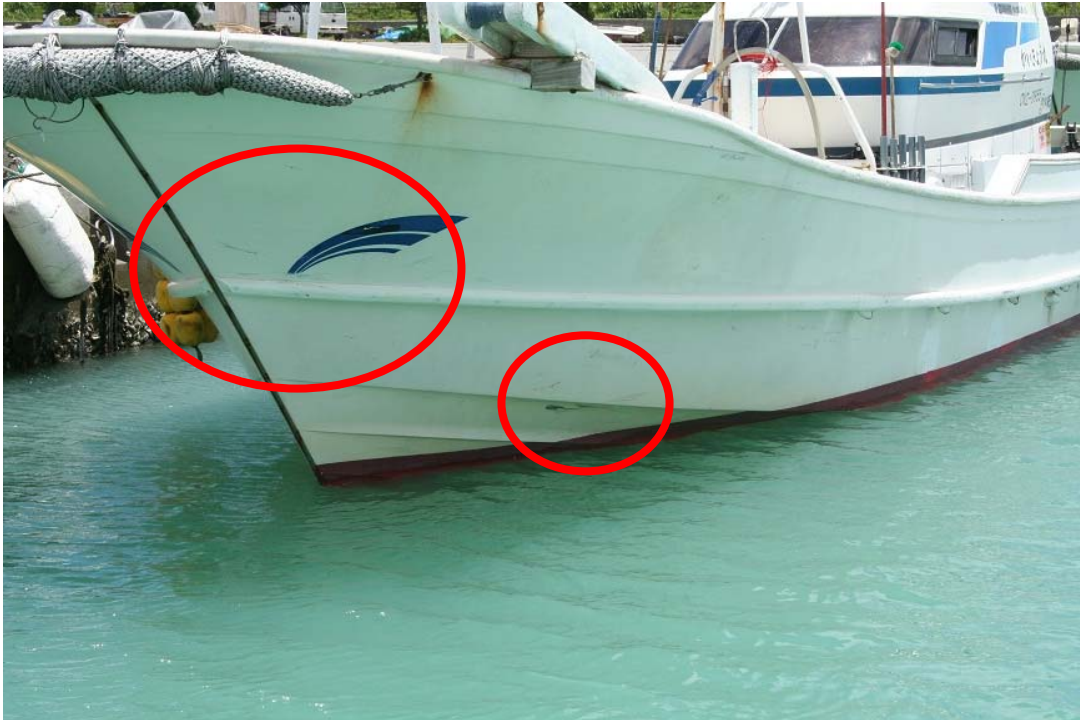


写真2 B船



写真 3 B 船の損傷状況

