

船舶事故調査報告書

平成24年12月13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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年4月18日（水） 12時00分ごろ
発生場所	和歌山県由良町十九島北東方沖 和歌山県広川町所在の鷹島南方灯標から真方位236°4,100m 付近 (概位 北緯33°59.6′ 東経135°05.3′)
事故調査の経過	平成24年5月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 遊漁船 戸田丸、4.0トン WK3-21828（漁船登録番号）、個人所有 10.66m (Lr) × 2.70m × 1.09m、FRP ディーゼル機関、279.50kW、平成5年3月14日 B 遊漁船 第五和丸、0.7トン WK5-8890（漁船登録番号）、個人所有 6.44m (Lr) × 1.77m × 0.54m、FRP 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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59年4月27日 免許証交付日 平成21年1月27日 (平成26年4月26日まで有効) B 釣り客B 男性 42歳
死傷者等	A なし B 軽傷 3人（釣り客）
損傷	A 船首中央部に擦過傷 B 左舷中央部に亀裂及び圧損、赤旗及び黒球掲揚用のポールに折損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、平成24年4月18日04時30分ごろ和歌山県由良町戸津井漁港を出港し、和歌山県日高町馳出ノ鼻沖付近で釣りを行っていた。 船長Aは、11時20分ごろ遊漁をやめて帰港することとし、馳出ノ鼻沖を発進し、操縦席に立ってレーダーを使用せず、目視による見

	<p>張りで手動操舵に当たり、十九島北端に設置された定置網沖を通過して針路151°（真方位）速力約13ノット（対地速力）で航行した。</p> <p>船長Aは、前路に錨泊中のB船の存在に気付かず、周囲に船はいないと思い、船首を振って死角を補う見張りをすることなく航行した。</p> <p>船長Aは、定置網沖を通過直後の12時00分ごろ船首前方約3mにA船船首のブルーワークとほぼ同じ高さの赤旗と黒球に気付き、機関を後進としたが、A船の船首部と錨泊中のB船の左舷中央部とがほぼ直角に衝突した。</p> <p>B船は、カセ船と呼ばれる5トン未満の無動力漁船の遊漁船であり、釣り客Bほか2人が乗船し、06時00分ごろ船主Bの操船する遊漁船にえい航されて戸津井漁港を出港したのち、十九島北東方沖で錨泊して釣りを行っていた。</p> <p>B船は、11時55分ごろ船主Bの遊漁船にえい航されて十九島北東約150m沖に移動し、船首を北東方に向けて錨泊したのち、釣り客B等が釣りを再開したところ、B船の左舷方に向けて釣りをしていた釣り客Bほか1人が、左舷側からB船に向けて接近するA船を視認し、A船が錨泊中のB船を避けるものと思ってA船の動向を見守っていた。</p> <p>釣り客Bほか1人は、A船が針路を変えずにB船に向けて接近したので、衝突の危険を感じて手を振りながら大声で叫んだが、12時00分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船の釣り客3人が、打撲等を負い、釣り客Bが落水し、A船の船首中央部に擦過傷、B船の左舷中央部に約1mの亀裂等が生じた。</p> <p>A船は、釣り客Bを救助して戸津井漁港に帰港し、B船は、事故の連絡を受けた船主Bが操船する遊漁船にえい航されて同漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>太陽高度及び方位：高度66.95°、方位180.64°</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、A船の出港時、本事故発生場所付近に錨泊していなかった。</p> <p>船長Aは、昭和59年ごろから遊漁船業を営み、1年間に約150回遊漁に出ており、本事故発生場所の状況を熟知していた。</p> <p>船長Aは、カセ船のシーズン開始時期が4月ごろであることを知っていたが、本事故前にカセ船を見掛けていなかったため、カセ船の営業は始まっていないと思っていた。</p> <p>船長Aは、十九島の背景及び太陽光等により現場付近の海面が見づらく感じた。</p> <p>B船の赤旗は、海面上約2.6mのポールに設置され、風による摩擦を軽減するためにシースルーの編み目状となっていた。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、衝突直前にB船の高さ約2.6mに掲げられた赤旗と黒球が船首のブルーワーク付近に見えたことから、A船の船首方向に死角があったものと考えられる。</p> <p>A船は、十九島北東方沖を南東進中、死角が生じていたが、船長Aが船首を振って死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出港時、本事故発生場所付近にカセ船を認めず、また、カセ船の営業が始まっているとは思っていなかったことから、帰港時に本事故発生場所付近にカセ船がいるとは思っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーを有効に使用してB船を探知していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>太陽高度は、本事故発生当時、約67°であったことから太陽光による見づらはなかつたものと考えられる。</p> <p>B船は、十九島北東方沖において錨泊して釣り中、釣り客Bほか1人が、接近するA船に対して手を振って発声し、注意喚起を行ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、十九島北東方沖において、A船が南東進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、船首を振って死角を補う見張りを行っていなかったため、A船が前路で錨泊中のB船に向けて航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船首死角が生じている場合は、船首を左右に振るなどの船首死角を補う見張りを適切に行うこと。また、状況に応じ、減速して船首死角を解消し、船首方向の確認を行うこと。 ・レーダーを有効に使用して見張りを適切に行うこと。 ・カセ船業者は、カセ船の営業の有無及び錨泊場所について、地元関係者への事前周知を行うことが望ましい。