

## 船舶事故調査報告書

平成28年6月23日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年6月11日 07時45分ごろ
発生場所	大分県佐伯市屋形島洲ノ鼻北東方沖 屋形島洲ノ鼻消波堤灯台から真方位075°590m付近 （概位 北緯32°46.9′ 東経131°54.9′）
事故の概要	漁船海正丸は、西南西進中、また、漁船義丸は錨泊中、両船が衝突した。 義丸は、船長が負傷し、左舷船尾部外板の亀裂等を生じ、また、海正丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月11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。
<b>事実情報</b> 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 海正丸、4.0トン OT3-56575（漁船登録番号）、個人所有 10.40m (Lr) × 2.62m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、213.3kW、昭和62年7月30日 第294-14278号（船舶検査済票の番号） B 漁船 義丸、1.1トン OT3-54643（漁船登録番号）、個人所有 6.27m (Lr) × 2.08m × 0.79m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和61年 12月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64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1月12日 免許証交付日 平成25年11月13日 （平成31年1月11日まで有効） B 船長B 男性 70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52年7月29日 免許証交付日 平成22年10月8日 （平成28年7月11日まで有効）

死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂、甲板上構造物の倒壊
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、屋形島西岸付近の海域における操業の目的で、平成27年6月11日07時30分ごろ佐伯市蒲江港<sup>かまえ</sup>を出港した。</p> <p>船長Aは、手動操舵により、約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で蒲江港内を南進し、同港港口西岸にある米搗鼻<sup>こめつき</sup>を通過した後、約10knに増速しながら右転し、その後の針路目標となる屋形島洲ノ鼻消波堤灯台の方向を見たところ、他船を見掛けなかったため、航行の支障となる船舶はいないものと思った。</p> <p>船長Aは、針路及び速力を保持して西南西進中、07時45分ごろ衝撃を感じ、浮流物に接触したかと思いながら振り向いたところ、船尾方にB船を認めた。</p> <p>船長Aは、船長Bが素潜り漁を行っていることを知っていたので、安否を確認するために引き返していたところ、A船の航跡上にウェットスーツを着用した船長Bがうつ伏せ状態で浮いているのを認め、船上から手を伸ばして船長Bを仰向けにして呼吸を確保し、意識を失った船長Bに幾度か呼び掛け、船長Bが目を開けたことで生存を確認した。</p> <p>船長Aは、単独では船長Bの救助が困難だったので、船長Bの体をロープでA船の船尾に繋ぎ止めた上で携帯電話により僚船の船長に援助を要請した。</p> <p>僚船の船長は、船長Aからの電話連絡を受けた際、船長Bの家族と会話をしていたので、船長Bの家族に本事故の発生を伝えた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、蒲江港を出港し、06時40分ごろ洲ノ鼻北東方沖の漁場に到着した後、A旗を掲げて錨泊し、空気ポンベを使用する素潜り漁を行って同ポンベ1本を使い切り、浮上して右舷側の舷縁に手を掛けてB船上に上がろうとしていたところ、衝撃を受けた。</p> <p>船長Bは、船長A及び連絡を受けて来援した船長Bの家族らに救助された後、搬送された病院で頭蓋底骨折等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	A船は、約10knの速力で航行すれば、船首浮上により若干の死角を生じるので、船長Aは、ふだん、天窓から顔を出して船首死角を補う見張りを行いながら操船していたが、本事故当時、雨が降っていたので、旋回窓を回し、操舵室内で椅子に腰を掛けて操船していた。

	<p>船長Aは、船長Bが、本事故発生場所の東方約1kmの海域で操業しているところを目撃したことがあり、本事故発生場所付近で操業していることは知らなかった。</p> <p>本事故後、B船上には、梯子、水中眼鏡及び空気ボンベがあり、海底には、漁獲物が入った網と潜水時に腰に巻く重りが、B船とロープで繋がれた状態で残されていた。</p> <p>船長Bが使用していた空気ボンベは、約50分で消費されるものであった。</p> <p>船長Bは、ふだん、海中から船上に上がるときには、操業前にあらかじめ舷縁に掛けておいた梯子を利用していたが、本事故発生当時は、梯子を掛け忘れていたので、舷縁に手を掛け、足ヒレを使って船上に上がろうとしていた。</p> <p>B船は、船長Bの家族が本事故発生場所に到着した際、船首を東方に向け、錨索が張った状態であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、洲ノ鼻北東方沖を西南西進中、船長Aが、操舵室内で椅子に腰を掛け、船首浮上に伴う船首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船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん、船首浮上を生じる速力で航行する際、天窓から顔を出して見張りを行っていたものの、本事故当時、雨が降っていたことから、天窓から顔を出しての見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、洲ノ鼻北東方沖でA旗を掲げて錨泊中、船長Bが、素潜り操業を終え、右舷側からB船上に上がろうとしていたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が錨泊し、B船上には、梯子、水中眼鏡及び空気ボンベがあり、海底には、漁獲物を入れる網と潜水時に使用する重りがB船とロープで繋がれた状態で残されていたことから、操業を終えてB船上に上がろうとしていた際、両船の衝突によって頭部を打撲した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、洲ノ鼻北東方沖において、A船が西南西進中、B船がA旗を掲げて錨泊中、船長Aが、操舵室内で椅子に腰を掛け、船首浮上に伴う船首死角を補う見張りを行っていなかったため、B船に気付かずに航行し、A船がB船に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>本事故後、船長Aは、船首浮上を生じない速力で航行することとし</p>

	<p>た。</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"><li>・ 常時、見張りを適切に行うこと。</li><li>・ 船首方に死角を生じる船舶においては、死角を補う操船を行うこと。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図

