

船舶事故調査報告書

令和元年7月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年9月10日 13時05分ごろ
発生場所	大分県国東市国東港岐部地区北方沖 国東港古町沖防波堤灯台から真方位080° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.5′ 東経131° 37.4′）
事故の概要	漁船三幸丸は、南南東進中、また、漁船和広丸は、漂流中、両船が衝突した。 三幸丸は、船首部船底外板の擦過傷等を生じ、また、和広丸は、船体中央部の破断等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月12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 三幸丸、4.9トン OT3-28397（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.73m×0.91m、FRP ディーゼル機関、404kW、平成3年2月2日 第294-25669号（船舶検査済票の番号） B 漁船 和広丸、0.7トン OT3-28416（漁船登録番号）、個人所有 5.08m（Lr）×1.74m×0.79m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和54年 5月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 41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 平成8年6月13日 免許証交付日 平成28年3月8日 （令和3年6月12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 平成12年5月2日 免許証交付日 平成27年3月17日 （令和2年5月1日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底外板及びプロペラ翼に擦過傷 B 船体中央部に破断、船体前部及び船外機が沈没、船体後部に割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 東南東流約2.0ノット (kn)
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、たこつぼを揚収する目的で、平成30年9月10日12時30分ごろ国東港岐部地区北北東方沖に向けて国東市竹田津漁港を出港した。</p> <p>A 船は、国東港伊美地区北東方沖において、船長Aが操舵室で操縦席に腰を掛け、右舷側の窓を開けて操船に当たり、自身のたこつぼ縄用の旗竿^{すゑ}に向けてGPSプロッターで船位及びその旗竿の位置を確認しながら、約22knの速力（対地速力、以下同じ。）で南東進した。</p> <p>A 船は、国東港岐部地区北方沖において、船長Aが、右舷船首方約900mのところ視認したたこつぼ縄用の旗竿（以下「本件旗竿」という。）が別の場所だったので、本件旗竿を右舷方に見て通過した後、目的の旗竿の場所に向かおうと右転して南南東進したところ、13時05分ごろ流木に当たったような衝撃を感じ、主機を中立運転とした。</p> <p>船長Aは、右舷船尾方に転覆したB船の付近に浮いている船長Bを認め、救助に向かおうと主機のクラッチレバーを操作したもののクラッチが切り替わらなかったため、救命浮環を投入して船長Bを救助し、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに親族の漁船に支援を要請した。</p> <p>A 船は、来援した漁船にえい航され、国東港伊美地区の岸壁に着岸し、近くの造船所に陸揚げされた後、船首部及びプロペラ翼に擦過傷があることが確認された。（写真1参照）</p> <div data-bbox="545 1424 1394 1727" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A 船（陸揚げ後）</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、たい一本釣り漁を行う目的で、12時20分ごろ国東港伊美地区北方沖の漁場に向けて同港^{くしま}榎来地区を出港した。</p> <p>B 船は、漁場に到着後、主機を中立運転とし、パラシュート型シーアンカー（以下「本件シーアンカー」という。）を船首部から投入した後、船首が西北西方を向いた状態で漂泊し、船長Bが右舷中央部付</p>

	<p>近に座って釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、B船が潮流に流されて国東港岐部地区北方沖に至ったところで、竹田津漁港北方沖から、A船が、B船の北方を通過する状態で接近し、本件旗竿付近を通過したところで急に右転してB船の右舷に向かって来るのを認めた。</p> <p>船長Bは、以前に自船に接近してきたのち付近で停船した船がいたので、A船が同様に停船すると思い、動向を見ていたところ、そのままの進路で向かって来るので衝突の危険を感じ、左舷方に飛び込んだ。</p> <p>船長Bは、B船から離れるように泳ぎ始めた後、衝撃音を聞いて振り返るとA船が停船しているのを認め、船長Aが投入した救命浮環によりA船に救助された。</p> <p>B船は、船体中央部が破断し、同前部が沈んで転覆した後、船長Aの親族の漁船にA船と共にえい航され、国東港伊美地区の造船鉄工所の敷地に陸揚げされた。(写真2参照)</p> <div data-bbox="667 902 1442 1243" data-label="Image"> <p>この写真は、事故発生後、陸揚げされたB船の後部側船体を示しています。船首側（左）と船尾側（右）が黄色い矢印で示されています。また、船体の破断箇所と損傷箇所が黄色い点線で囲われて示されています。破断箇所は船体の中央部にあり、損傷箇所は船体の後部にあります。</p> </div> <p>写真2 B船後部側船体（陸揚げ後） (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん、他船を目視及びレーダーで確認していた。</p> <p>船長Aは、竹田津漁港を出港後、北上しているときに周囲で操業している漁船を見掛けておらず、また、本事故当日の午前中に波が高く出漁する他の漁船はいないと思い、レーダーを作動させず、目視だけで見張りを行っていた。</p> <p>A船は、約22knの速力で航行中、船首部が浮上した状態であり、船首方に両舷約10°の死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、航行中、船首部の死角を補おうと船首を左右に振りながら操船していたが、本件旗竿付近で右転した後、揚収する自らの旗竿を探すことに意識を向けていた。</p> <p>船長Aは、B船が、本船の船首方の死角に入っていたので、視認できなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、本件シーアンカーを入れて漂泊中、他船が近づいた際、速やかに本件シーアンカーの接続部を外し、主機を使用して他船を避けるように努めていたが、A船が以前に見た船と同様に自船</p>

	<p>に接近したのち付近で停船すると思っていた。</p> <p>B船は、和船型で、汽笛等の音響設備がなく、乾舷が約0.5mであった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、国東港岐部地区北方沖において、約2.2knの速力で船首方に死角を生じていた状況下、南南東進中、船長Aが、揚収する自らの旗竿を探しながら航行を続けたことから、船首方で漂流中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、本件旗竿付近で右転する前に、周囲に漁船がないと思っていたことから、右転後に船首を左右に振って船首方の死角を補う操船を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、国東港岐部地区北方沖において、一本釣り漁を行いながら漂流中、船長Bが、接近してくるA船がB船付近で停船すると思い、漂流を続けたことから、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、国東港岐部地区北方沖において、A船が、約2.2knの速力で船首方に死角を生じていた状況下、南南東進中、B船が一本釣り漁を行いながら漂流中、船長Aが、揚収する自らの旗竿を探しながら航行を続けたため、船首方で漂流中のB船に気付かず、また、船長Bが、接近してくるA船がB船付近で停船すると思い、漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・航行時に船首部が浮上することで船首方に死角を生じている場合は、常時、船首を振るなどして死角を補う見張りを行うとともにレーダーを活用して適切な見張りを行うこと。 ・漂流中に、接近する他船を認めた時は、他船が停船するなどの思い込みをせず、早期に避航措置を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

