

船舶事故調査報告書

令和6年12月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年12月27日 17時35分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港北方沖 大分港大在泊地中防波堤西灯台から真方位000° 2.1海里 (M) 付近 (概位 北緯33° 17.7′ 東経131° 44.3′)
事故の概要	引船大盛丸は、台船YK-1をえい航して北進中、また、プレジャーボート裕太IIは西南西進中、えい航索と裕太IIとが衝突し、続いてYK-1と裕太IIとが衝突した。 裕太IIは、同乗者1人が死亡し、船長及び同乗者1人が軽傷を負い、船外機の濡損等を生じ、また、YK-1は、船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月30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 引船 大盛丸、19トン 202-9204 北海道、渋田海運株式会社（A社） 17.90m×5.80m×1.84m、鋼 ディーゼル機関2基、1,674kW（合計）、平成26年3月 B 台船 YK-1、953トン なし、矢野海運株式会社 50.0m×18.0m×3.0m、鋼 機関なし、平成6年 C プレジャーボート 裕太II、5トン未満 294-16956 大分、個人所有 6.27m (Lr) × 2.35m × 1.01m、FRP ガソリン機関（船外機）、95.60kW、平成4年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 59歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年7月8日 免許証交付日 令和2年7月8日 (令和7年7月7日まで有効) C 船長C 70歳

	<p>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17年6月17日 免許証交付日 令和2年5月1日 (令和7年6月19日まで有効)</p> <p>同乗者C₁ 36歳</p>
死傷者等	<p>A なし C 死亡 1人(同乗者C₁)、軽傷 2人(船長C及び同乗者)</p>
損傷	<p>A なし B 船底外板に擦過傷 C バウレールに曲損、船外機及び電装品に濡損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：17時13分ごろ、常用薄明終了時刻：17時40分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか甲板員2人が乗り組み、また、B船は、作業員が1人で乗船し、石灰石を入れる空コンテナ46個を積載したB船をA船の船尾部から約30mのえい航索で繋いで引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、令和4年12月27日17時00分ごろ山口県宇部港に向け、大分港大在泊地を出港した。(写真1、写真2参照)</p>



写真1 A船



写真2 B船 (同型船)

船長Aは、大分港大在泊地中防波堤の北方海域で、約3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とした後、甲板員に指示してえい航索の長さを約150mまで繰出して固定させた。(図1参照)

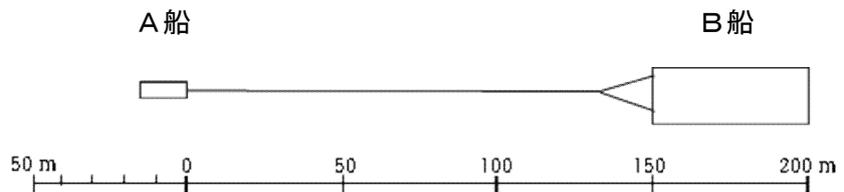


図1 A船引船列

船長Aは、レーダーを3Mレンジのコースアップとし、中心を1M後方にオフセットして表示し、周囲に近づく他船がないことをレーダー及び目視で確認し、約7knに増速して北進を始めたところ、右舷船首方2M付近に西進する3隻の小型船の映像をレーダー画面上に認め、その後、ゆっくりと西進する3隻の漁船の作業灯を視認した。

船長Aは、大分ポートラジオから、前方にさわら網があるので、さわら網の西側を通過して避けるよう連絡を受け、これらの漁船が、事前に情報を入手していたさわら漁の漁船であると思った。

船長Aは、これらの漁船の西方を大きく迂回する目的で、小刻みに左転を繰り返し、北西方まで針路を向けることとした。

船長Aは、17時30分ごろ、漁船との位置関係を目視で確認しながら、5°程度の小角度の左転を繰り返していたところ、船橋下の右舷甲板上から甲板員の叫び声が聞こえた。

船長Aは、振り返って船尾方向を見たところ、17時35分ごろ、えい航索の下に船首が入りかけているC船に初めて気付き、機関を中立とした。

船長Aは、どうすることもできずC船の様子を注視していたところ、船首をA船側に向け、えい航索と平行となったC船が、えい航索に沿って後退したあと、B船の船首部下方に潜り込むような形で転覆するのを確認した。

船長Aは、本事故の発生をポートラジオに通報後、携帯電話で118番通報を行い、B船の作業員に連絡しB船船首からえい航索を放させるとともに、C船の乗船者及びC船を捜索するよう指示した。

船長Aは、えい航索を巻き取ったあと、B船に近づきながらサーチライトを使用して海面を捜索し始めたところ、C船の同乗者1人（以下「同乗者C₂」という。）を発見し、A船上に救助した。

船長Aは、救助した同乗者C₂から、ほかに2人が乗船していたことを聞き、引き続き捜索していたところ、船長Cを発見しA船上に救助した。

船長Aは、船長CをA船上に救助した頃、巡視船及び巡視艇が到着し、巡視船からB船をえい航して大分港に帰港するよう指示を受けたので、船長C及び同乗者C₂を巡視艇に移乗させた後、A船でB船をえい航して大分港に戻った。

C船は、船長Cが1人で乗り組み、知人である同乗者C₁及び同乗者C₂を乗せ、釣りの目的で、13時30分ごろ大分市裏川下流の左岸にある係留地を出航し、大分港乙津東防波堤の北方から東方に釣り場を変えながら移動し、最終的に関埼の北西方沖約4Mで釣りをしたのち、17時15分ごろ、日没になったので釣りを終了し、係留地に帰港することとした。（写真3参照）



写真3 C船（同型船）

船長Cは、操舵室右舷側に立ち、手動操舵により主機関回転数を毎分3,800回転、約27km/hの速力で、大分港中ノ洲の北岸から北北西方に伸びているシーバースの灯光（大分港レゾナックシーバース灯）を船首目標として西南西進した。

同乗者C₁が操舵室外の右舷側に立ち、同乗者C₂が船首甲板中央部後端（操舵室前面の中央部）に座って見張りに当たった。

船長Cは、左舷船首方2,000m付近に、北進するA船の右舷灯を認め、船影からA船がタグボートであると認識した。

船長Cは、A船の方位変化が少なかったが、A船が避航船なのでそのうちC船を避けると思い、針路及び速力を維持したまま航行を続けた。

船長Cは、しばらくした後、A船がC船を避ける動作を取ったようには見えなかったため、A船を先に行かせようと、主機関回転数毎分3,000回転、速力を約22km/hに減じて様子を見ていたところ、A船の方位がC船の左舷船首方から右舷船首方に変わるのを確認した。

船長Cは、A船の船尾方30～50mを通過するつもりで、A船の船尾部に注目して航行を続けていたところ、操舵室外の右舷側で見張りを行っていた同乗者C₁の、「ロープがある」との叫び声を聞き、船首方に目を転じたところ、船首に迫っているえい航索に気づき、慌てて機関を全速力後進としたが、直後に主機関が停止し、ほとんど減速しないままえい航索に衝突した。

C船は、左舷船首部がえい航索に衝突した後、えい航索に引きづられるように船首が右に旋回し、えい航索と平行に向きを変えた後、機関操作ができないままえい航索に沿って滑るようにB船に近づき、最終的にC船の船尾がB船の船首部下方に潜り込み、C船は船首が持ち上がる形となって、C船の乗船者3人は、C船の船上を船尾方向に滑りながら落水した。（図4参照）

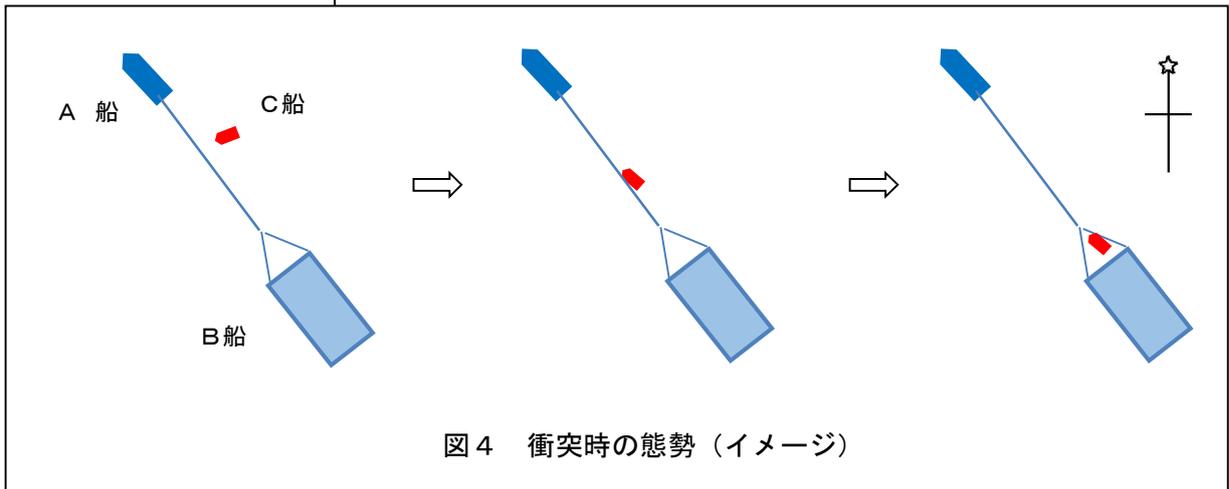


図4 衝突時の態勢（イメージ）

船長C及び同乗者C₂は、巡視艇で大分港に入港した後、救急車で病院に搬送され、船長Cが低体温症、誤嚥性肺炎及び頭部等に擦過傷と、同乗者C₂が低体温症とそれぞれ診断された。

C船は、巡視艇にえい航されて、大分港鶴崎泊地に入港した。

同乗者C₁は、海上保安庁による捜索が続けられたが発見されず、行方不明となり、令和5年2月5日17時43分ごろ、大分市高島北東方沖で、航行中の貨物船に発見された。

同乗者C₁は、医師により短時間での溺死と検案された。

（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船とポトラジオの通信内容 参照）

その他の事項

(1) A船引船列の灯火に関する事項

A船は、船首マスト灯2個、左右舷灯各1個、船尾灯1個のほか、引き船灯1個と青色点滅灯1個を掲示していた。

B船は、船首部両舷に舷灯を各1個、船尾灯1個のほか、白色点滅灯を両舷側に2個ずつ及び船尾灯の横に1個を掲示していた。

(2) 船長AのC船に対する認識に関する事項

船長Aは、漁船を避航することに意識を向けていたので、C船がえい航索と衝突する直前までC船に気付かなかったと本事故後に思った。

(3) C船の灯火に関する事項

C船は、全周灯1個、左右舷灯各1個を掲示していた。

(4) C船の航海機器に関する事項

C船は、レーダーを装備しておらず、GPSプロッターを使用していた。

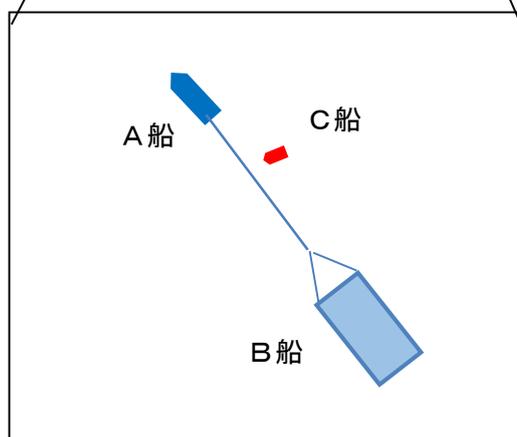
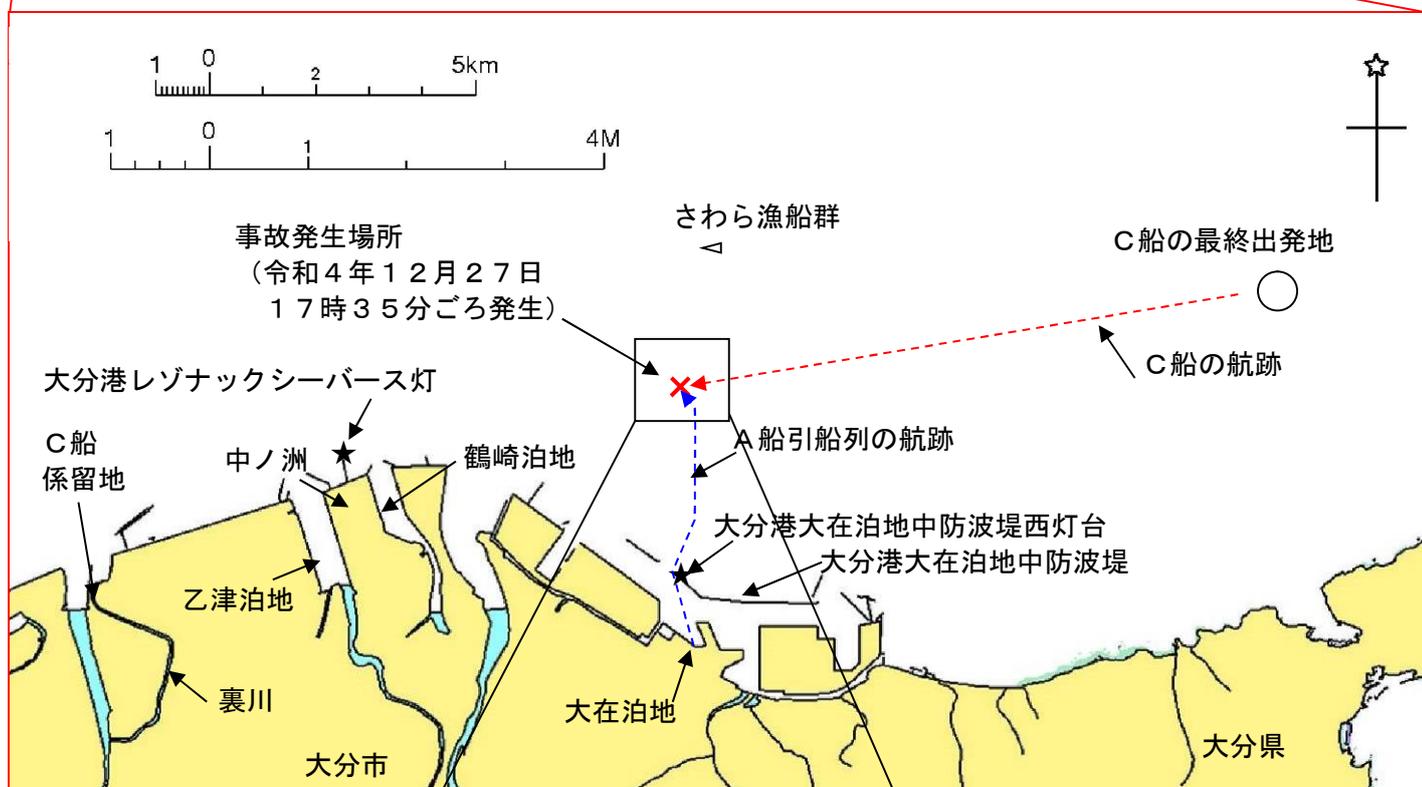
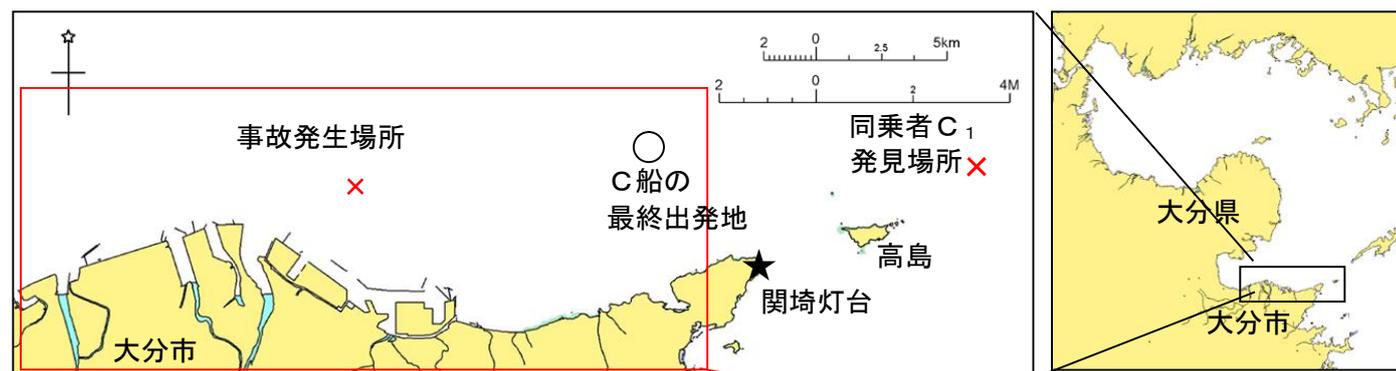
(5) 船長CのA船引船列に対する認識に関する事項

船長Cは、左舷船首方にA船を最初に視認した際、A船以外にC船に近づく船舶はいないと認識したが、左舷船首方から左舷方

	<p>に見えていた大分港のコンビナート等の灯りに紛れて、B船の灯火を見落としていたのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Cは、A船を視認した際、船影からタグボートであると認識したが、これまで当海域で見掛けたタグボートは単独で航行していることが多かったので、A船も出入港支援に従事するタグボートが単独で航行していると思い、後方に台船をえい航している可能性には思い至らなかった。</p> <p>船長Cは、A船のマスト灯には気付いていなかった。また、2個連掲されたマスト灯の意味を十分に理解していなかった。</p> <p>(6) C船乗船者の救命胴衣の着用に関する事項</p> <p>C船乗船者は、全員が自動膨張式のベスト型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 なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、大分港北方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方で西進する漁船群を避航することに意識を向け、継続的に周囲の見張りを行っていなかったことから、東方から近づくC船の存在に気付くのが遅れ、えい航索とC船とが衝突し、続いてB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出港前と出港後、さわら漁船の存在について情報を入手しており、かつ、出港後のポトラジオからの連絡により、漁船の西側を避けるように情報提供されていたことから、ふだんよりも漁船を避けることに意識が向いていたものと考えられる。</p> <p>C船は、大分港北方沖を西南西進中、船長Cが、大分港のコンビナートの灯光に紛れ、他船の灯火を認識しにくい状況下、北進するA船が単独で航行していると思い込み、A船を先に行かせようと考えて速力を減じた後、A船の船尾との位置関係に意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船にえい航されているB船の存在に気付かないまま、A船の船尾を通過しようとしてA船とB船を繋ぐえい航索と衝突し、続いてB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、これまで大分港北方沖で見掛けたタグボートは単独で航行していることが多かったことから、A船も単独で航行していると思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長Cは、2個連掲されたマスト灯の意味について理解が不十分であったことから、A船を認めた際、A船が掲げるマスト灯について意識できなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、大分港北方沖において、A船引船列が北進中、C船が西南西進中、船長Aが、右舷船首方の漁船群に意識を向けて航行</p>

	<p>を続け、継続的に周囲の見張りを行っていなかったため、接近するC船の存在に気付くのが遅れ、また、船長Cが、他船が掲げる灯火の意味について理解が不十分な中、A船が単独で航行していると思い込み、A船を先に行かせようと減速した後、A船の船尾との位置関係に意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、A船にえい航されているB船の存在に気付かず、A船引船列のえい航索とC船とが衝突し、続いてB船とC船と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"> ・ 船長は、避航操船する際、新たに他の船舶と接近することとならないよう、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、陸上の灯りが明るい海域を航行する場合、陸上の灯りに紛れて他船の灯火を見落とすおそれがあるので、慎重に見張りを行うこと。 ・ 夜間、船影等から、引船の可能性が高い船舶と衝突のおそれがある場合、同船舶に被えい航物がないかどうか、見張りを厳重に行うこと。 ・ 夜間航行する船舶の船長は、小型船舶であっても、船舶が掲げる灯火の意味について十分に理解して操船に当たること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船と大分ポートラジオの通信内容（抜粋）

時刻	A 船	大分ポートラジオ
16時50分	「A船です。大在港19番バスより宇部港向け出発20分前の報告です。」	
		「了解しました。 現在大在沖、白灯台のほぼ真北2.6マイル付近に流し網漁船が出ています。この漁船から東側に3隻ほど並んで居ますので、大きく西側からかわして行くのが良いと思います。」
	「西側に迂回ですね、了解しました。」	
17時29分		「漁船の情報をお伝えします。貴船の前方1.4マイル、真方位007°の漁船が1番西側になりますので、その漁船の西側を通るように航行できますか？」
	「西側ですね？」	
		「はい。確認ですが、貴船今から西側に進路を変えられますか？」
	「はい。西側に進路を変えます。」	
17時35分	「メーデーメーデーこちらA船です。」 えい航ロープを漁船が横切りまして、台船の下に入り沈没しました。」	
		「えい航ロープの下に漁船が入り沈没した・・・ですか？」
	「えい航ロープの下をくぐり抜けようとして漁船が台船の下に入ってしまった。」	
		「了解しました。チャンネル12お願いします。」
	(以下省略)	