

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 光栄丸
漁船登録番号 KA3-17475
総トン数 2.90トン

船種 船名 遊漁船 裕進丸
船舶番号 280-11142香川
総トン数 2.62トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年11月13日 06時54分ごろ
発生場所 香川県高松市屋島北東方沖
庵治漁港一文字防波堤北灯台から真方位292° 1.2海里
付近
(概位 北緯34° 23.5' 東経134° 06.7')

平成21年10月8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 山本 哲也

委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船^{こうえい}光栄丸は、船長が1人で乗り組み、香川県高松市^{あじ}庵治漁港北西方沖の漁場に向けて北西進中、遊漁船^{ゆうしん}裕進丸は、船長ほか釣り客2人が乗船し、同市高松漁港東方沖の釣り場に向けて北東進中、平成20年11月13日(木)06時54分ごろ同市屋島北東方沖において、両船が衝突した。

光栄丸は、船長が負傷し、船首部に切損を生じ、裕進丸は、釣り客1人及び船長が負傷し、右舷船尾付近が大破した。

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20年11月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月13日 現場調査及び口述聴取

平成21年2月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、光栄丸（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）及び裕進丸（以下「B船」という。）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1人で乗り組み、さより刺し網漁の目的で、平成20年11月13日06時40分ごろ香川県高松市庵治漁港を出港し、同港北西方約1.6海里（M）の大島西岸の漁場に向かった。

船長Aは、操舵室左舷側に設けられたいすに腰をかけて手動操舵に当たり、庵治漁港港口の庵治漁港一文字防波堤北灯台（以下「庵治漁港北灯台」という。）付近に至ったころ、操舵室前面の窓ガラスが曇り、前方が見えにくくなっていたので、窓ガラスを拭くため速力を約5ノット（kn）として、操舵室を出て操舵室前面の窓ガラスを拭き終え、船首を大島のアバギノ鼻に向け約15.0knの速力で航行した。

船長Aは、庵治漁港港口の庵治漁港北灯台を通過後、庵治漁港北灯台から289°（真方位、以下同じ。）950m付近で、再び操舵室前面の窓ガラスが曇ったことから、窓ガラスを拭くこととし、速力を約5knに減じ、庵治漁港北灯台から290°1,200m付近で窓ガラスを拭き終えた。

船長Aは、操舵室に戻った際、左舷方を見たが、他の船舶を認めなかったもので、航行に支障となる船舶はいないと判断し、その後左舷方の見張りを行うこ

となく、再び船首をアバギノ鼻に向け約15.0knの速力で航行し、船体が南西流により左方に圧流されていたため、船首を右方へ向けることに意識を集中していたこともあり、左方から接近するB船に気付かなかった。

船長Aは、船首をアバギノ鼻に向けながら約15.0knの速力で航行中、衝突直前、左舷側至近にB船を初めて認めたが、B船を避けることができず、06時54分ごろ庵治漁港北灯台から292°1.2M付近において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、衝突の衝撃で海中に転落した船長Bを自船に助けあげ、他船によりB船とともに庵治漁港へえい航された。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、平成20年11月13日06時40分ごろ高松漁港を出港し、同漁港北東方7M付近の高島南岸の釣り場に向かった。

船長Bは、操舵室後方に設けたいすに腰をかけて手動操舵にあたり、庵治漁港北灯台から251°3.6M付近で、針路を約055°に定め、庵治町根太鼻^{ねぶと}北東方沖500m付近にあるブイに向け約15.0knの速力で航行した。

船長Bは、06時52分ごろ庵治漁港北灯台から273°1.7M付近に至り、屋島北端にある長崎ノ鼻を越えたところで、右舷船首方に1隻の漁船と庵治漁港港口付近に2、3隻の漁船を認め、いずれも釣りをしているか、止まっているように見えて、右舷方には航行に支障となる船舶はいないと判断した。また、船首方及び左舷方にも他船を認めなかったため、庵治漁港北灯台から278°1.5M付近で針路を約061°に転じて、稲毛島灯台^{いなぎ}付近に向け約15.0knの速力で航行した。

B船は、A船に気付かないまま稲毛島灯台付近に向け航行中、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。

釣り客2人は、付近を航行していた他船に救助され、船長Bは、衝突の衝撃で海中に転落したが、A船に助けあげられた。B船は、他船によりA船とともに庵治漁港へえい航された。

本事故の発生日時は、平成20年11月13日06時54分ごろで、発生場所は、庵治漁港北灯台から292°1.2M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

船長A及び船長Bの口述並びに船長A、船長B及びB船釣り客の診断書によれば、

次のとおりであった。

(1) A船

船長Aは、全治7日間の頸椎捻挫を負った。

(2) B船

B船釣り客1人が、約2週間の安静加療を要する頭部・顔面外傷、脳挫傷、
船長Bは、約7日間の安静加療を要する右頬部打撲擦過傷を負った。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、船首部に切損を生じた。

(写真1 A船船体、写真2 A船船首損傷状況 参照)

(2) B船

船長Bの口述によれば、右舷船尾部が大破した。

(写真3 B船船体、写真4 B船右舷船尾損傷状況 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 66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50年1月29日

免許証交付日 平成16年2月2日

(平成21年10月7日まで有効)

船長B 男性 65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2年5月30日

免許証交付日 平成17年12月5日

(平成22年12月18日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

一本釣り漁業に従事し、昭和59年ごろからA船で刺し網漁を始めて約
20年が経過していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力は両眼とも裸眼で1.2、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣の状況

船長Aは、救命胴衣を着用していた。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

平成2年6月にB船を購入し、週に1回程度釣りを行っていたが、平成16年7月に「遊漁船業の適正化に関する法律」に基づく遊漁船業者登録を行ってからは、遊漁船として使用していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力は両眼とも裸眼で0.8、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣の状況

船長B及び釣り客2人は、いずれも救命胴衣を着用していた。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号	KA3-17475
主たる根拠地	香川県高松市
船舶所有者	個人所有
総トン数	2.90トン
Lr×B×D	8.60m×2.20m×0.70m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	121kW（漁船法馬力数）
推進器	プロペラ1個
進水年月日	昭和49年12月25日

(2) B船

船舶番号	280-11142香川
船籍港	香川県高松市
船舶所有者	個人所有
総トン数	2.62トン
Lr×B×D	8.51m×2.13m×0.66m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	51.5kW（連続最大）

推進器	プロペラ1個
進水年月日	昭和54年10月10日
最大搭載人員	旅客7人、船員1人計8人

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.2m、船尾約1.2mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.2mであった。

2.5.3 設備、性能等

(1) A船

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

- ① 操舵室は、船体中央部から少し後方にあり、魚群探知機及び磁気コンパスが設置されていたが、レーダー、GPSプロッター及び汽笛は装備されていなかった。
- ② 操舵装置は、手動操舵のみで、自動操舵や遠隔操舵はなく、操舵室内及び操舵室入口左舷側に舵輪及び操縦ハンドルが設けられ、いずれでも操船ができるようになっていた。
- ③ 船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

- ① 操舵室は、船体中央から少し後方にあり、GPSプロッター及び魚群探知機が設置されていたが、レーダー及び汽笛は装備されていなかった。
- ② 操舵装置は、手動操舵のみで、自動操舵や遠隔操舵はなく、操舵室後方左舷寄りに座面が甲板上約80cm、座面上に高さ約30cmの道具箱を載せた固定式のいすが設けられていた。
- ③ 船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

2.5.4 船首方の見通しに関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、船長Aが操舵室内のいすに腰をかけた姿勢では、船首方、左右に見通しを妨げるものはなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、船長Bは、操舵室後部に設けたいすにあぐらをかいた姿勢で操船するが、その姿勢では、船首方、左右に見通しを妨げるものはなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故発生場所の南西方10.1kmに位置する高松地方気象台の観測値は、次のとおりであった。

06時50分 風向 南南西、風速 1.2m/s、降水量 0.0mm

07時00分 風向 南南西、風速 1.0m/s、降水量 0.0mm

2.6.2 潮汐等

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故発生場所付近の事故当日の潮汐は、上げ潮の中央期で、潮流は約2.1knの西流であった。

高松（北緯34°21′ 東経134°3′）

04時08分 潮高 18cm

11時04分 潮高 254cm

2.6.3 乗組員の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、事故当時の気象及び海象は、次のとおりであった。

(1) 船長A

天気晴れ、風はなく、視界は良好で、海上は平穏であった。

(2) 船長B

天気晴れ、風はなく、小豆島や岡山県の陸岸が見えていたことから、視程は10M以上で海上は平穏であった。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故に至る経過

2.1から次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

A船は、船長Aが操舵室前面の窓ガラスを拭き終え、船首をアバギノ鼻に向け約15.0knの速力で航行中、B船と衝突した。

(2) B船

B船は、06時52分ごろ庵治漁港北灯台から278°1.5M付近で、針路を約061°に転じて、稲毛島灯台付近に向け約15.0knの速力で航行中、A船と衝突した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、事故発生日時は、平成20年11月13日06時54分ごろで、事故発生場所は、庵治漁港北灯台から292°1.2M付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1、2.3及び3.1.1から、A船は、アバギノ鼻に向け約15.0knの速力で航行中、また、B船は、稲毛島灯台付近に向け約15.0knの速力で航行中、A船の船首部とB船の右舷船尾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から、両船とも船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 A船の見張りの状況

2.1及び2.5.4(1)から、船長Aは、2度目に窓ガラスを拭いて操舵室に戻った際、左舷方を見たものの航行に支障となる船舶はいないと判断したこと、及びA船が潮流により左方に圧流されていたことから、船首を右方へ向けることに意識を集中したことにより、左舷方を見張りを行わなかったため、左方から接近するB船に気付かなかつたものと考えられる。

3.2.3 B船の見張りの状況

2.1及び2.5.4(2)から、船長Bは、06時52分ごろ長崎ノ鼻沖を航行していたとき、右舷船首方に1隻の漁船と庵治漁港港口に2、3隻の漁船を認めたが、い

いずれも釣りをしているか止まっているように見え、右舷方には航行に支障となる船舶はいないと判断し、右舷方の見張りを行わなかったことから、右方から接近するA船に気付かなかったものと考えられる。

3.2.4 気象及び海象に関する解析

2.6から、事故当時、天気は晴れ、風向南南西、風力1、視界は良好で、潮汐は上げ潮の中央期で約2.1knの西流があったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 船長Aは、2度目に窓ガラスを拭いて操舵室に戻った際、左舷方を見たが、航行に支障となる船舶がいないと判断し、また、A船が潮流により左方に圧流されていたことから、船首を右方へ向けることに意識を集中したため、左舷方の見張りを行わずに航行した。
- (2) 船長Aは、左舷方の見張りを行わなかったため、左方から接近するB船に気付かなかった。
- (3) 船長Bは、長崎ノ鼻を航行した際、右舷船首方に1隻の漁船と庵治漁港港口に2、3隻の漁船を認めたが、いずれも釣りをしているか、止まっていて航行に支障となる船舶がいないと判断し、右舷方の見張りを行わずに航行した。
- (4) 船長Bは、右舷方には航行に支障となる船舶はいないと判断したことから、右方から接近するA船に気付かなかった。

4 原因

本事故は、高松市屋島北東方沖において、A船が大島沖の漁場に向けて北西進中、B船が高島南岸沖の釣り場に向けて北東進中、A船が、左方から接近するB船に気付かずに航行し、また、B船が、右方から接近するA船に気付かずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が左方から接近するB船に気付かなかったのは、船長Aが、左舷方の見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

船長Aが、左舷方の見張りを行っていなかったのは、左舷方を見た際、他の船舶を認めなかったことから、航行に支障となる船舶はいないと判断したこと、及びA船が左方に圧流されていたことから、船首を右方へ向けることに意識を集中したことによ

るものと考えられる。

B船が、右方から接近するA船に気付かなかったのは、船長Bが、右舷方の見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

船長Bが、右舷方の見張りを行っていなかったのは、長崎ノ鼻を航行した際、右舷船首方に認めた船舶は、いずれも釣りをしているか、止まっているように見えて、右舷方には支障となる船舶はいないと判断したことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

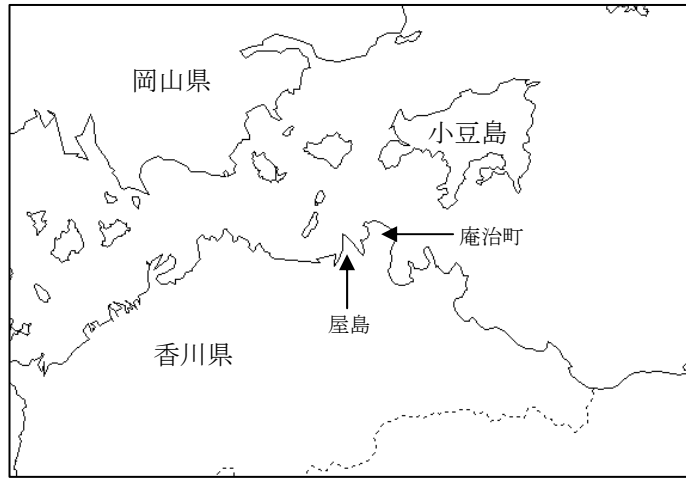


写真1 A船船体



写真2 A船船首損傷状況



写真3 B船船体



写真4 B船右舷船尾損傷状況

