

船舶事故調査報告書

平成22年10月14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

事故種類	衝突
発生日時	平成21年8月15日（土） 04時15分ごろ
発生場所	愛知県渥美町立馬埼沖 立馬埼灯台から真方位088° 1,780m付近 （概位 北緯34° 39.7′ 東経137° 05.4′）
事故調査の経過	平成21年8月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 ^{たかみつ} 隆光丸、1.80トン AC3-58453（漁船登録番号）、個人所有 8.30m（Lr）×2.15m×0.70m、FRP ガソリン機関、200kW（漁船法馬力数）、平成4年5月30日 B 漁船 ヤマサ丸、1.01トン AC3-58498（漁船登録番号）、個人所有 6.12m（Lr）×1.38m×0.55m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数30、昭和52年7月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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53年1月13日 免許証交付日 平成18年6月9日 （平成24年3月30日まで有効） B 船長B 男性 75歳 操縦免許を受有せず
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	A 左舷側船底部外板擦過傷、プロペラ損傷 B 操舵スタンド倒壊、船尾右舷側上縁部破損
事故の経過	A船は、船長Aが家族2人を乗せ、法定灯火を点灯して愛知県渥美町小中山の係留地を出航し、中部電力株式会社渥美火力発電所揚油棧橋（以下「揚油棧橋」という。）付近の釣り場に向かった。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、小中山の係留地を出航し、揚油棧橋付近の釣り場に向かった。 船長Aは、操舵室内に立ち、手動操舵により、約12.7ノットの速力で、揚油棧橋の明かりを船首目標にして西進中、平成21年8月15日04時15分ごろ、衝撃を感じ、B船と衝突したことを知った。 船長Bは、10時ごろ僚船により付近海底に沈んでいるところを発見されて病院に搬送されたが、溺水と検案された。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、気温 25.2℃、視界 良好 海象：平穏 特記事項：日出時刻 05時12分、薄明時間 約1時間30分</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーを装備していなかった。 船長Aは、専ら潜水漁業に従事していた。 A船の3人は、衝突時まで、B船に気付いていなかった。 B船は、夜間の法定灯火を装備していなかった。 船長Bは、農業に従事し、釣りは趣味として行っており、操縦免許を受有せず、発見時、救命胴衣を装着していなかった。 船長Bは、懐中電灯を携行しており、船長Bが発見された場所近くの海底から点灯した状態で発見された。 揚油棧橋は、当時、200W～400Wの照明設備が多数点灯されていた。 発生場所から発電所揚油棧橋までの距離は約555mであった。</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>あり あり なし A船及びB船は、立馬埼沖において、ともに揚油棧橋付近の釣り場に向かった際、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。 事故発生当時は、水平線が視認できる明るさとされる航用薄明の初期に当たり、周囲はまだ暗く、船長Aは、B船を視認できなかった可能性があると考えられる。 船長Bは、懐中電灯を点灯していた可能性があると考えられるが、船長Bが死亡していることから、B船の運航状況を明らかにすることはできなかった。 B船が、夜間の灯火を表示していれば、A船がB船の存在に気付いた可能性があると考えられる。 船長Bが操縦免許を受有していなかったことは、本事故への関与は不明であるが、動力船を運航するには操縦免許を受有しておかなければならない。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、立馬埼沖において、A船及びB船が、ともに揚油棧橋付近の釣り場に向かった際、A船がB船の存在に気付かず、また、B船が法定灯火を表示していなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	