

船舶事故調査報告書

平成23年1月27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22年10月21日（木） 06時24分ごろ |
| 発生場所 | 山口県周防大島町屋代島雨田鼻西方沖 下荷内島灯台から真方位352° 3.4海里付近 （概位 北緯33° 54.2′ 東経132° 10.4′） |
| 事故調査の経過 | 平成22年11月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 遊漁船 うずしお丸、2.2トン YG3-60601（漁船登録番号）、個人所有 8.96m（Lr）×2.38m×0.71m、FRP ディーゼル機関、198kW、平成7年4月18日 B モーターボート 明紀丸、5トン未満 291-16239山口、個人所有 5.54m（Lr）×1.52m×0.59m、FRP ディーゼル機関、17kW、昭和55年10月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長 男性 64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8月25日 免許証交付日 平成22年6月28日 （平成28年6月23日まで有効） B 船長 男性 68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6年5月26日 免許証交付日 平成20年10月2日 （平成26年5月25日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし B 負傷 1人（船長B） |
| 損傷 | A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部に破口及び右舷船首部に亀裂 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、屋代島安下庄 ^{あげのしょう} 南方沖の釣り場に向かい、船長Aが、椅子に腰を掛けて手動操舵により操船し、屋代島脇ヶ鼻沖 ^{わきが} 約50mに達したとき、同島日見埼沖 ^{ひみ} 約50mに向く針路とし、同島西岸に沿って約23ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進中、同島志佐 ^{しき} の西方沖を通過したとき、左舷船首5° 1、 |

| | |
|---------------|--|
| | <p>200～1,300m付近の同島雨田鼻西方沖にB船を初めて視認した。</p> <p>船長Aは、衝突の約25秒前、船首を北に向けたB船を左舷船首5°300m付近に見るようになったので、B船の左舷側を10m以上隔てて通過することができると思い、釣り場のことなどを考え始め、B船から目を離れた。</p> <p>船長Aは、B船に対する見張りを行わなかったため、A船が、風潮流の影響で左方に圧流され、B船に向けて航行するようになったことに気が付かなかった。</p> <p>船長Aは、衝突の直前、右舷船首方至近にB船を視認し、左舵約10～15°をとったが、平成22年10月21日06時24分ごろ、A船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、反転してB船のところまで戻り、負傷者及び損傷の有無を確認し、釣り客を乗せていたことから、後刻、互いに連絡を取り合うこととし、安下庄に向けて航行を再開した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、06時15分ごろ、雨田鼻西方沖の釣り場に到着したので、船長Bが、機関を中立として船首から錨を投入し、船首が北を向いた状態で航海灯を表示して前部甲板で左舷側を向いて座って釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、衝突の約2分前、志佐の西方沖を南進するA船を初めて視認したが、航行する船舶が錨泊船を避けてくれるものと思い、A船から目を離して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、衝突の数秒前、他船の機関音を聞いて船首方向を見たとき、B船に向かって来るA船を視認し、操舵室の後方に移動して両手で操舵室の両端を握って身構え、A船に向かって大声を出したが、両船が衝突し、衝撃で船長Bが転倒した。</p> <p>船長Bは、衝突後、船長Aと連絡先等の確認を行い、志佐漁港に帰航した。</p> <p>両船長とも、すぐには海上保安部に事故発生の連絡をしなかった。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風速 約2.7m/s、視界 良好、日出時刻 06時20分ごろ</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 微弱な南流</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、約18knの速力で航行すると、船首が浮上して船首死角が生じて水平線が見えなくなり、約23knでは、滑走状態となって船首が下がり、水平線が見えるようになるので、いつも約23knで航行することにしており、事故当時も約23knで航行していたので、船首方向は約30mのところから水平線まで見えていた。</p> <p>A船は、GPSプロッター及び汽笛を装備していた。</p> <p>A船の釣り客は、衝突するまでB船に気が付かなかった。</p> <p>A船の釣り客3人のうち1人は、救命胴衣を着用していたが、船長Aと他の2人の釣り客は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船は、汽笛を装備していなかった。</p> <p>船長Bは、すぐに釣り場を移動するつもりであったので、錨泊後、機関を中立運転とし、錨泊船が表示する灯火又は形象物を掲げず、航海灯を表示していた。</p> <p>船長Bは、これまで雨田鼻沖50m付近で錨泊しているとき、他船がB</p> |

| | | |
|----|--|---|
| | <p>船の沖側を航行していたので、B船付近を航行する他船はいないものと思っていた。また、仮に、B船付近を航行する他船がいれば、他船が錨泊中のB船を避けてくれるものと思っていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本事故当時、雨田鼻付近には、B船以外に錨泊船はいなかった。</p> | |
| 分析 | <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、雨田鼻西方沖を南進中、船長Aが、考えごとをしていて適切な見張りを行わなかったことから、風潮流の影響を受けて前路で錨泊中のB船に向かっていること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>B船は、雨田鼻西方沖で錨泊中、船長Bが、航行中の船舶が錨泊中の船舶を避けてくれるものと思い込み、釣りに意識を集中して見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かずに錨泊を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、日出直後の雨田鼻西方沖において、A船が南進中、B船が錨泊中、船長Aが、適切な見張りを行わず、また、船長Bが、見張りを行わなかったため、A船がB船に向けて航行し、B船がA船の接近に気付かずに錨泊を続け、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> | |