

## 船舶事故調査報告書

平成23年3月24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 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月5日（日） 08時50分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜市新居浜港北西方沖 新居浜港西防波堤灯台から真方位319° 5.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.2′ 東経133° 11.1′）
事故調査の経過	平成22年12月8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。 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 <sup>えびす</sup> 蛭子丸、4.9トン EH3-45923（漁船登録番号）、個人所有 12.80m（Lr）×2.90m×0.81m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、平成元年10月19日 B モーターボート ルクプル、5トン未満 281-34106 愛媛、個人所有 8.43m（Lr）×2.43m×0.74m、FRP ディーゼル機関、102kW、平成8年8月
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 50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59年6月5日 免許証交付日 平成21年3月16日 （平成26年6月4日まで有効） B 船長 男性 58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58年10月17日 免許証交付日 平成20年6月2日 （平成25年10月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に亀裂及び漁具（竿）が折損 B 右舷船首部が圧損及び操舵室のフロントガラスが破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成22年12月5日06時40～45分ごろ、愛媛県今治市比岐島周辺の漁場に到着し、底びき網漁の操業を始め、船長Aが、比岐島南西方沖から東方に向かって約2.7ノットの速度（対地速度、以下同じ。）で約1時間40～45分間えい網を行い、08時30分ごろ揚網を終え、新居浜港北西方沖で機関を中立として漂流し、船尾甲板で漁獲物の選別作業を始めた。

	<p>船長Aは、08時40分ごろ、選別作業を終えて船首甲板の生け簀に漁獲物を運ぶため、船尾甲板と生け簀との間を2～3回行き来した。</p> <p>船長Aは、次の漁場に移動することとし、船尾甲板で網の整理を行っていたところ、衝突の約30秒前、東方を向いて漂泊中のA船の正船首方約300mに、A船に船首を向けて西進するB船を視認した。</p> <p>船長Aは、B船がA船のどちら側を通過するのを見極めるため、左舷側と右舷側を2回行き来しながらB船を見ているうち、衝突の数秒前、B船の操舵室に人影がないことに気付き、機関を後進としたが、B船がほとんど真向かいの状態に接近したので舵をとることができず、機関を中立に戻したとき、08時50分ごろ、A船の右舷船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、09時06分ごろ、携帯電話で海上保安庁へ連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、はまち釣りの目的で、愛媛県四国中央市天満<sup>てんま</sup>漁港を出港し、同県大角鼻付近の釣り場に向かい、08時20分ごろ、新居浜市大島の池ノ鼻北方沖を通過したとき、比岐島に向けて約35km/hの速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、操縦席に座って見張りをを行い、広い海域に約1～2Mの間隔で漁船が点在しているだけで、船首方向には他船がいなかったことから、釣りの仕掛けのことが気になり、約2～3分のつもりで操縦席を離れて船尾甲板で釣り具の準備を始めた。</p> <p>船長Bは、船尾方を向いて座った状態で釣り具の準備を行い、A船の接近に気付かず自動操舵で航行を続け、A船と衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約1.6m/s、視界 良好  海象：潮汐 上げ潮の末期、海上 平穏、潮流 微弱な東流</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操舵室内、操舵室屋根上及び船尾左舷側の3か所に操舵装置を設置しており、GPSプロッターを装備していた。また、A船は、汽笛を装備していなかった。</p> <p>B船は、GPSプロッター、電子ホーン及び魚群探知機を装備していたが、レーダーは装備していなかった。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していなかったが、船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>A船は、新居浜港北西方沖で漂泊中、船長Aが、B船の接近に気付いていたものの、汽笛を装備していなかったことから、汽笛信号を行うことができず、B船の動静を判断するために漂泊を続け、衝突の直前に機関を後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港北西方沖を自動操舵で西進中、船長Bが、広い海域に約1～2Mの間隔で漁船が点在しているだけで、船首方向には他船がいなかったことから、釣りの仕掛けのことが気になり、約2～3分のつもりで操縦席を離れて船尾</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、新居浜港北西方沖で漂泊中、船長Aが、B船の接近に気付いていたものの、汽笛を装備していなかったことから、汽笛信号を行うことができず、B船の動静を判断するために漂泊を続け、衝突の直前に機関を後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港北西方沖を自動操舵で西進中、船長Bが、広い海域に約1～2Mの間隔で漁船が点在しているだけで、船首方向には他船がいなかったことから、釣りの仕掛けのことが気になり、約2～3分のつもりで操縦席を離れて船尾</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、新居浜港北西方沖で漂泊中、船長Aが、B船の接近に気付いていたものの、汽笛を装備していなかったことから、汽笛信号を行うことができず、B船の動静を判断するために漂泊を続け、衝突の直前に機関を後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港北西方沖を自動操舵で西進中、船長Bが、広い海域に約1～2Mの間隔で漁船が点在しているだけで、船首方向には他船がいなかったことから、釣りの仕掛けのことが気になり、約2～3分のつもりで操縦席を離れて船尾</p>								

	<p>甲板上で釣り具の準備を始め、見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中のA船に向けて航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の接近に気付いていたので、汽笛信号を行っていれば、船長BがA船の存在に気づき、本事故を回避することができた可能性があると考えられ、海上衝突予防法第33条第1項の規定により、全長が12m以上の船舶は、汽笛信号を行って衝突を防止することができるよう、汽笛を備えておくべきであった。</p>
原因	<p>本事故は、新居浜港北西方沖において、A船が漂流中、B船が自動操舵で西進中、船長Aが、接近するB船に対して汽笛信号を行うことができずに漂流を続け、また、船長Bが、見張りを行っていなかったため、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>