

船舶事故調査報告書

平成24年9月13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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年12月21日（水） 10時10分ごろ
発生場所	岡山県備前市寒河港南方沖 備前市所在の日生港日生防波堤西灯台から真方位063° 2,010m付近 （概位 北緯34° 44.0′ 東経134° 17.4′）
事故調査の経過	平成24年1月4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 交通船 はまかぜ6、1.1トン 271-37705岡山、有限会社日生マリン販売 6.71m (Lr) × 2.09m × 0.74m、FRP ディーゼル機関、14.7kW、不詳 B プレジャーボート 中磯丸、5トン未満 271-14243岡山、個人所有 3.92m (Lr) × 1.47m × 0.57m、FRP ガソリン機関、18.3kW、昭和57年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 38歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年2月14日 免許証交付日 平成23年2月14日 （平成28年2月13日まで有効） B 船長B 男性 78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51年5月28日 免許証交付日 平成21年5月22日 （平成27年2月26日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長B）
損傷	A 船底部に擦過傷 B 右舷船首部及び左舷船尾部に亀裂、船外機カバーが折損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、備前市鹿久居島北西方の架橋工事現場から、寒河港の棧橋に向けて航行中、船長Aが、右舷船尾甲板

	<p>上に座って手動操舵に当たり、鹿久居島北西沖のかき筏をうかいした後、約15ノットの対地速力で北東進した。</p> <p>船長Aは、広い海域なので前路に他船はいないものと思って航行中、平成23年12月21日10時10分ごろ、日生港日生防波堤西灯台から真方位063°2,010m付近において、A船とB船が衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃によりB船との衝突に気付き、船長Bの救助を行い、勤務先を通じて海上保安部に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、09時20分ごろ、寒河港南方沖の釣り場で機関を停止して船首を風上に立てて漂流し、船長Bが釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、右舷側の船体中央部のいけすの船首方の甲板上に置いたクーラーボックスの上に座って船首方を向いて釣りをしていたところ、B船の南西方約800m付近を北東進中のA船を視認したが、これまで漂流中には、航行中の他船の方でB船を避けてくれたので、接近する他船が漂流中のB船を避けてくれると思い、船首を南西に向けて釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、A船が避ける気配がないので、船首方に接近したA船に向け、立ち上がり手を振って大声で「かわせ、かわせ」と叫んだが、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突し、A船はB船の上を乗り切った。</p> <p>船長Bは、肋骨7本を骨折し、医師から約4週間の加療を要すとの診断を受けた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、架橋工事の交通船として使用されていた。</p> <p>A船及びB船は、汽笛の設置義務船でなく、汽笛を備えていなかった。</p> <p>B船の機関は、約1分あればスターターロープで起動することができる状態であった。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、寒河港南方沖を北東進中、船長Aが、広い海域なので前路に他船はいないものと思い込み、見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、寒河港南方沖で船首を南西方に向けて漂流中、船長Bが、B船に向けて航行するA船を視認し、接近する他船は漂流中のB船を</p>

	<p>避けてくれるものと思込み、漂泊して釣りを続けていたことから、A船が船首方に接近した際、B船を避ける気配がないことに気づき、A船に手を振るなど注意を喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、寒河港南方沖において、A船が北東進中、B船が漂泊中、船長Aが見張りを行わず、また、船長Bが漂泊して釣りを続けていたことから、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>
参考	<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"> ・航行中は、常に周囲の見張りを行うこと。 ・漂泊中であっても、接近する船舶があれば、有効な音響による信号を行うなどして注意を喚起し、その後の当該船舶の動静について継続した見張りを行い、衝突のおそれのある場合には、早期に機関、舵を操作して衝突を回避すること。