

船舶事故調査報告書

平成24年11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 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14日（水） 17時15分ごろ
発生場所	愛媛県松山市由利島 ^{ゆり} 東方沖 由利島灯台から真方位096° 1.9海里付近 （概位 北緯33°50.5′ 東経132°34.2′）
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 漁船 ^{えいふく} 栄福丸、4.9トン EH3-24052（漁船登録番号）、個人所有 11.75m（Lr）×3.10m×0.83m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成3年 2月25日 B プレジャーボート 第三ゆき、5トン未満 281-26560愛媛、有限会社杉本運輸 9.98m（Lr）×2.80m×0.76m、FRP ディーゼル機関、213kW、平成2年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64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3月10日 免許証交付日 平成21年3月10日 （平成26年7月10日まで有効） B 船長B 男性 76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55年10月28日 免許証交付日 平成20年2月7日 （平成25年2月28日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 1人（船長A） B 重傷 1人（同乗者B）、軽傷 1人（船長B）
損傷	A 操舵室圧壊及び右舷側ブルワークに破口 B 船首材が折損及び船底に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、由利島東方沖の漁場におい

	<p>て、平成23年12月14日16時50分～55分ごろ投網し、自動操舵で南西進しながら約2～2.5ノット(kn)の対水速力で小型機船底びき網漁の操業中、船長Aが、投網前に周囲を確認したところ、付近に船舶が見当たらなかったため、付近に他船はいないものと思い、船尾のローラー付近で甲板上の清掃作業などを行っていた。</p> <p>甲板員Aは、船首甲板上で下を向いて魚の選別作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、清掃作業を終えて操舵室に移動中、右舷方至近にB船を初めて視認した。</p> <p>A船は、17時15分ごろ右舷側中央部にB船の船首が衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突時の衝撃で顔面を強打した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、15時00分ごろから由利島北東方沖の釣り場で釣りを行い、17時05分～10分ごろ帰港することとして同釣り場を発進し、約23～24knの対地速力で自動操舵により愛媛県松前町松前港に向かった。</p> <p>船長Bは、操舵室内に座り、船長Bの左隣に同乗者Bが座ってそれぞれ見張りに当たった。</p> <p>船長Bは、由利島東方沖において、推薦航路を航行する船舶を避けながら南東進中、A船と衝突した。</p> <p>B船は、A船に乗り上げ、船長B及び同乗者Bが衝撃で負傷したが、すぐに後進してA船から離れた。</p> <p>船長Bは、A船の乗組員の安否を確認し、負傷をした船長AをB船に移乗させ、松山港に向かった。</p> <p>松山港に到着した船長A及び同乗者Bは、救急車で病院に搬送され、船長Aが右肩打撲、頸椎捻挫及び前額部裂創、船長Bが右前腕部打撲傷及び皮下血腫、同乗者Bが下顎体部骨折とそれぞれ診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p> <p>日没時刻：17時02分ごろ</p> <p>常用薄明(薄明るい状態)の期間は、約27分であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、トロールによる漁ろうに従事中の漁船が掲げる形象物を表示していたが、灯火は点灯していなかった。</p> <p>船長Aは、ふだんから日没前や日没後すぐには灯火を点灯せず、周囲が暗くなってから点灯していた。</p> <p>A船は、GPSプロッター、レーダー及び電子ホーンを装備し、GPSプロッターを使用中であった。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船は、マスト灯及び両色灯を表示していた。</p> <p>B船は、レーダーを装備していたが、船長Bは、本事故当時、航路</p>

	<p>を航行する船舶に気を取られてレーダーを起動させていなかった。</p> <p>B船の操舵装置は、自動操舵のままではハンドルを回すことができず、変針する際は、手動操舵にする必要があった。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</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、由利島東方沖において、トロールによる漁ろうに従事して南西進中、船長Aが、投網前に周囲を確認したところ、付近に船舶が見当たらなかったため、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、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、由利島東方沖において南東進中、船長Bが、推薦航路を航行する船舶に意識を向け、レーダーを活用するなどして見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日没直後の薄明時、由利島東方沖において、A船がトロールによる漁ろうに従事して南西進中、B船が南東進中、船長Aが、付近に船舶がないものと思い込み、見張りを行っておらず、また、船長Bが、推薦航路を航行する船舶に意識を向け、レーダーを活用するなどして見張りを適切に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>
<p>参考</p>	<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"> ・ 2人乗り組みの利点を生かし、交代で見張りを行うこと。 ・ レーダーを活用した見張りを行うこと。 ・ 日没後には法定灯火を表示すること。