

船舶事故調査報告書

平成24年11月15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10月2日（日） 10時25分ごろ
発生場所	香川県三豊市三崎北東方沖 三豊市所在の讃岐三崎灯台から真方位007° 500m付近 （概位 北緯34° 16.0′ 東経133° 33.5′）
事故調査の経過	平成23年10月3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 プレジャーボート ^{アキ} Aki、5トン未満 271-29177岡山、個人所有 9.94m (Lr) × 2.59m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、198kW、平成7年11月 B 漁船 ^{えびす} 蛭子丸、2.85トン KA3-29953（漁船登録番号）、個人所有 7.94m (Lr) × 2.00m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和53年12月8日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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49年10月11日 免許証交付日 平成20年5月2日 （平成26年3月2日まで有効） B 船長B 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 昭和51年4月16日 免許証交付日 平成21年7月23日 （平成27年1月17日まで有効）
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 右舷側船首部に亀裂、左舷側船首部に擦過傷及びプロペラが曲損 B 左舷側後部上縁部から右舷側中央部にかけて圧壊及びスパンカーが折損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人5人を乗せ、三崎西方沖の

	<p>釣り場から移動することとし、平成23年10月2日10時10分ごろ発進して香川県多度津町沖の釣り場に向かった。</p> <p>船長Aは、約5～6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、キャビンの後部右舷側の操舵場所で立って操船して釣り船群の中を航行した。</p> <p>船長Aは、釣り船群の中から抜け出したとき、前路に他船はいないと思い、同乗者A1と次の目的地までの進路について話をしながら速力を徐々に上げ、約15～16knの速力で手動操舵により香川県粟島の北端へ向けて北東進した。</p> <p>A船は、同じ針路、速力で航行を続け、船長Aが、10時25分ごろ、衝撃を感じ、船尾方を見たところ、A船の船首部とB船の左舷側後部とが衝突し、B船を乗り切ったことを知った。</p> <p>船長Aは、同乗者A2に対して海上保安庁に連絡するように要請し、同乗者A2は、携帯電話で118番へ連絡をした。</p> <p>船長Aは、反転してB船の所に戻り、船長Bの安否を確認したが、船長Bの反応がなかった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、三崎北東方沖の本事故発生場所でA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故後、船体中央部の甲板上に設けられた機関室囲壁の右舷側後部において、身体が右舷側を向き、上半身が右舷側のブルワークにもたれ掛かった姿勢でうつ伏せに倒れていた。</p> <p>船長Bは、巡視艇と救急車によって病院に搬送されたが、死亡が確認された。その後、法医学解剖した結果、死因は頸髄損傷と検案された。</p> <p>B船のスパンカーは、展張された状態で折損していた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故時、魚群探知機が組み込まれたGPSプロッターは使用していたが、レーダーは装備していたものの、使用していなかった。</p> <p>A船の同乗者は、前部甲板上に3人、後部甲板上に2人が乗船し、釣りの準備などを行っており、船首方を見ていた者はいなかった。</p> <p>船長Aが立って操船を行っていた操舵場所では、右舷船首方にキャビンの囲壁による死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用しておらず、A船の同乗者のうち4名は着用していたが、1名が未着用であった。</p> <p>B船は、GPSプロッター、レーダー及び汽笛がなかった。</p> <p>船長Bの健康状態は、普通であり、少し耳が遠かったが持病はなく、身体的に不自由なところや負傷等もしていなかった。</p> <p>船長Bは、ほとんど毎日出漁しており、主な漁場は、三崎周辺であ</p>

	<p>った。</p> <p>船長Bは、ふだん、一本釣りをする際の餌となるエビを捕るために早朝又は夜間に出掛け、一本釣りには、06時～07時ごろ出港し、昼ごろに帰港していた。</p> <p>船長Bは、ふだんはB船を漂泊させながら、船体中央部の甲板上に設けられた機関室囲壁右舷側後部に右舷側を向いて座り、右舷側から釣り糸を垂らして一本釣りをを行い、風のあるときには高さ約3m底辺の長さ約2mの紺色のスパンカーを船尾に掲げていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</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>A あり、B 不明 A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、三埼北東方沖を北東進中、船長Aは、右舷船首前方に死角が生じた状態で航行していたものの、前路に他船がないと思い、死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路のB船に向けて航行し、A船の船首部とB船の左舷後部とが衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、漂泊し、船長Bが、船尾のスパンカーを掲げ、機関室囲壁の右舷側後部で釣りを行っていた可能性があると考えられるが、B船の動静及び船長Bの行動を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、頸髄損傷であった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、三埼北東方沖において、A船が北東進中、A船とB船と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"> ・ 周囲の見張りを常に怠らないこと。 ・ 状況に応じ、レーダーを活用したり、同乗者の協力を得て死角を補ったりするなどして見張りを適切に実施すること。