

船舶事故調査報告書

平成24年6月21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11月22日（火） 14時25分ごろ
発生場所	愛媛県松山市興居島南岸の御手洗鼻西南西方沖 松山市所在の松山港外港2号防波堤北灯台から真方位273° 1.6海里 付近 （概位 北緯33° 52.2′ 東経132° 40.0′）
事故調査の経過	平成23年12月12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 一幸丸、3.8トン EH3-24013（漁船登録番号）、個人所有 10.90m（Lr）×2.70m×0.78m、FRP ディーゼル機関、265kW（動力漁船登録票による）、平成2年10月 B プレジャーボート 吉丸、5トン未満 281-21671愛媛、個人所有 6.79m（Lr）×2.10m×0.74m、FRP ディーゼル機関、54kW、昭和61年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57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2年7月11日 免許証交付日 平成22年7月12日 （平成27年7月31日まで有効） B 操縦者B 男性 66歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定（本事故当時、失効中） 免許登録日 平成11年9月17日 免許証交付日 平成23年11月28日 （平成28年11月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船尾部に亀裂並びにハンドレールが曲損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、松山市高浜港を出港し、松山市二神島に向けて約9ノットの対地速力で航行中、船長Aが、興居島の黒埼の沖に至って同島の御手洗鼻を約100～150m離す針路とし、視界も良く、前路に他船がいなかったため、操舵輪から手を放して操舵室の掃除を

	<p>行っていた。</p> <p>船長Aは、御手洗鼻沖の変針予定場所に差し掛かり、考え事をしながら舵を取ろうとしたとき、平成23年11月22日14時25分ごろA船の船首がB船の船尾に後方から衝突した。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗り組み、家族1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、12時30分ごろ御手洗鼻の西南西方沖の釣り場で錨泊した。</p> <p>B船は、船首を北西に向け、船尾のスペンカーを広げ、操縦者B及び同乗者BがB船の中央部に腰を掛けて操縦者Bが右舷側、同乗者Bが左舷側をそれぞれ向いた姿勢で釣りを行っていた。</p> <p>同乗者Bは、B船の船尾方約1,500m付近の興居島の般若鼻沖を航行中のA船を初認し、A船が約400～500mに近づいた頃、A船がB船に向かって航行しているように感じ、そのことを操縦者Bに知らせた。</p> <p>操縦者Bは、キャビン内の操舵装置のある場所に赴き、A船に対してB船の存在を知らせるため、B船で一番大きな音が出る主機の警報装置のブザーを鳴らし、同乗者Bも船尾で笛を吹いた。</p> <p>操縦者Bは、A船が、気付いた様子がなく、B船に向かって来るので、船尾で手を振りながら、大声を出したが、更に接近するので、同乗者Bに対して海に飛び込むように叫んで海に飛び込んだ。</p> <p>同乗者Bは、泳げなかったので、船側を伝って船首に走って行き、ポールにつかまった頃、A船と衝突した。</p> <p>同乗者Bは、操縦者Bに向けて直ぐに浮き輪を投げたが、操縦者Bに届かず、船長Aが操縦者Bを救助するのを見守っていた。</p> <p>船長Aは、操縦者Bを救助した。同乗者Bは、衝突の約5分後に携帯電話で海上保安庁に通報をした。</p> <p>A船及びB船は、自力で航行して帰港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 南東流</p>								
<p>その他の事項</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プロッターを使用していたが、レーダーは使用していなかった。A船は自動操舵装置がなかった。</p> <p>船長Aは、A船の操舵室の窓を閉め切っており、エンジンの音が大きく、B船の信号が聞こえなかった。</p> <p>B船は、GPSプロッター、レーダー及び汽笛はなく、同乗者Bが笛を所持していた。</p> <p>操縦者Bは、ふだんから霧中などで他船に自船の存在を知らせる必要がある場合、主機の警報装置のブザーを鳴らしていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから海上が平穏なときは救命胴衣を着用しておらず、また、操縦者B及び同乗者Bは、釣りの最中は着用しておらず、本事故当時、3人とも救命胴衣を着用していなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1854 815 1899">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1854 1457 1899">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1899 815 1944">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1899 1457 1944">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1944 815 1989">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1944 1457 1989">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1989 815 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1989 1457 2065">A船は、興居島南岸沖を西進中、船長Aが、他船がいなかったため操舵室の掃除を行い、見張り</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	A船は、興居島南岸沖を西進中、船長Aが、他船がいなかったため操舵室の掃除を行い、見張り
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	A船は、興居島南岸沖を西進中、船長Aが、他船がいなかったため操舵室の掃除を行い、見張り								

		<p>を行っていなかったことから、A船の船首とB船の船尾が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、興居島南岸沖において、船首を南西に向けて錨泊中、操縦者B等が、接近するA船に対し、ブザーを鳴らすなどしてB船の存在をA船に知らせたが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、興居島南岸沖において、A船が西進中、B船が錨泊中、船長Aが見張りを行っていないため、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>
参考		<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、適切な見張りの妨げとなる行為を行わないこと。 ・他船からの信号が聞こえるよう、操舵室の窓や扉を開けておくこと。