

## 船舶事故調査報告書

平成24年8月2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12日（水） 18時20分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜市新居浜港 新居浜港西防波堤灯台から真方位155° 1,300m付近 （概位 北緯33° 58.2′ 東経133° 16.1′）
事故調査の経過	平成23年11月24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>こんびら</sup> 金比羅丸、2.43トン EH3-32911（漁船登録番号）、個人所有 8.50m（Lr）×1.95m×0.67m、FRP ディーゼル機関、90kW（動力漁船登録票による）、昭和56年7月1日 B プレジャーボート <sup>さんき</sup> 三喜、5トン未満 271-25419愛媛、個人所有 7.60m×2.03m×0.57m、FRP ディーゼル機関、58kW、平成4年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 79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50年7月18日 免許証交付日 平成20年7月2日 （平成25年7月21日まで有効） B 船長B 男性 67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12月2日 免許証交付日 平成20年11月25日 （平成25年12月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に亀裂 B 船首部外板に破口
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、新居浜港内で機関故障を起こした知人のプレジャーボート（以下「C船」という。）を救助するため、法定の灯火を表示して新居浜港内の係留地を出港した。 船長Aは、ふだん新居浜港を出港するときには、西側の別子岸壁と東側の大江岸壁とにより形成された水路（以下「本件水路」という。）の右（東）側に寄って航行していたが、本事故時は、C船が別子岸壁の西方で

	<p>漂泊しているという情報だったので、水路の左（西）寄りとなる別子岸壁寄りを北西進した。</p> <p>船長Aは、約2ノット（kn）の対地速力として手動操舵により船尾甲板上で操船を行っていたが、夜間に入航する船はほとんどいないと思い、C船を探すため、別子岸壁北岸方向に注意を向けて航行した。</p> <p>船長Aは、別子岸壁北東端に至ったところで、左転を始めたとき、平成23年10月12日18時20分ごろ、新居浜港西防波堤灯台から真方位155°1,300m付近において、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、新居浜港内で釣りをを行い、帰港のため、法定の灯火を表示して同港内の係留地に向かった。</p> <p>船長Bは、操縦席に座り、本件水路の西側に寄って出航する船はいないと思い、ふだんどおりに本件水路の右（西）側に寄り、約7～8knの対地速力で手動操舵により、船首目標である棧橋に向けて南東進した。</p> <p>船長Bは、衝突の約5秒前に船首右方向から接近するA船を認め、急いで機関を後進にかけようとしたが、クラッチが中立の状態とA船に衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、双方の負傷の有無及び船体の損傷の確認を行い、自力での航行が可能であったので、それぞれ係留地に帰航した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日没時刻：17時38分</p> <p>月齢等：月齢 14.5、月出時刻 17時26分</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん日出と共に出港して13時ごろ帰港し、夜間に航行することはほとんどなかった。</p> <p>A船及びB船には、レーダー及び汽笛は装備されていなかった。</p> <p>船長A及び船長Bは、出入航船が少ない時間帯であるため、周りに他船はほとんどいないと思っていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、クラッチに異常はなかった。</p> <p>船長Bは、船首目標とした棧橋付近には、同棧橋を照らす灯火や付近の会社や住宅の灯火があり、他船の灯火を確認しづらかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1518 813 1563">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1518 1457 1563">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1563 813 1608">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1563 1457 1608">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1608 813 1653">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1608 1457 1653">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1653 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1653 1457 2065"> <p>A船は、新居浜港内の本件水路の左（西）側寄りを北西進中、船長Aが、別子岸壁北岸に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港内の本件水路の右（西）側寄りを南東進中、船長Bが、船首目標としていた棧橋付近の灯火で船首方の他船の灯火が確認しづらい状況であったことから、A船が船首右方向に接近するまで気付かず、A船と衝突したものと考え</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	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	<p>A船は、新居浜港内の本件水路の左（西）側寄りを北西進中、船長Aが、別子岸壁北岸に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港内の本件水路の右（西）側寄りを南東進中、船長Bが、船首目標としていた棧橋付近の灯火で船首方の他船の灯火が確認しづらい状況であったことから、A船が船首右方向に接近するまで気付かず、A船と衝突したものと考え</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
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	<p>A船は、新居浜港内の本件水路の左（西）側寄りを北西進中、船長Aが、別子岸壁北岸に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港内の本件水路の右（西）側寄りを南東進中、船長Bが、船首目標としていた棧橋付近の灯火で船首方の他船の灯火が確認しづらい状況であったことから、A船が船首右方向に接近するまで気付かず、A船と衝突したものと考え</p>								

	られる。
原因	<p>本事故は、夜間、新居浜港内において、A船が本件水路の左（西）側寄りを北西進中、B船が本件水路の右（西）側寄りを南東進中、船長Aが適切な見張りを行わず、また、船長Bが船首目標としていた棧橋付近の灯火で船首方の他船の灯火が確認しづらい状況であったため、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>
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"> <li>・ 出入航船の少ない時間帯でも、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 狭い水路では右側に寄って航行すること。</li> </ul>