

## 船舶事故調査報告書

平成24年8月23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7月15日（金） 07時15分ごろ
発生場所	鳴門海峡北口付近 徳島県鳴門市所在の孫 <sup>まごさき</sup> 埼灯台から真方位341° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 15.9′ 東経134° 37.9′）
事故調査の経過	平成23年11月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 遊漁船 <sup>えびす</sup> 蛭子丸、5.84トン 280-13009 徳島、個人所有 11.40m (Lr) × 2.77m × 0.77m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和56年7月 B プレジャーボート 第3 <sup>くろさき</sup> 黒崎丸、5トン未満 280-38243 徳島、個人所有 8.40m (Lr) × 1.73m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、106kW、平成11年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 74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4月22日 免許証交付日 平成21年1月20日 （平成26年9月4日まで有効） B 船長B 男性 70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60年11月1日 免許証交付日 平成21年11月18日 （平成27年10月31日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷船尾部に亀裂を伴う凹損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客1人を乗せ、鳴門海峡北口付近でスパンカーを掲げて船首を南に向け、漂泊して釣りを行っていたところ、風が南から西に変わって船首が西に向くようになった。 船長Aは、釣りを続けにくくなったので釣り場を移動することとし、後部甲板でスパンカーを納め、操舵室の後ろから左右の前方を見て前路に他船はいないと思い、船尾甲板に備えられたクラッチを前進に入れ、操舵室

	<p>に入って手動操舵に就き、時速約10kmの対地速力により西南西進中、航行を始めて約5分後、平成23年7月15日07時15分ごろ、鳴門海峡北口付近において、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突音を聞いてクラッチを切り、船首に赴いてB船を視認し、同船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船首を南南東に向け、漂泊して釣りを行っていたところ、船長Bが、左舷正横から接近してくるA船に気付いたが、船長Aが長年遊漁を営むベテランであることを知っていたので、B船に接近してきても、A船がB船の船尾方を避けていくものと思った。船長Bは、後部甲板に設けられたいけすの縁に腰を掛けた姿勢で釣りを続けながら、A船の動静を見守っていたが、A船が約20mに接近し、船長Bが甲板上に立ち上がったとき、B船の左舷後部とA船の船首とがほぼ直角に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃により右舷側から落水したが、自力でB船によじ登った。船長Bは病院で左肋骨骨折と診断された。</p> <p>B船は、A船の伴走を受けながら、自力航行して鳴門市のマリーナに帰航したのち、海上保安部に事故を連絡した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好  海象：海上 平穏、潮流 西流約1ノット（孫崎灯台から北北西1.5M付近）</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、操舵室で操船中、船首浮上や構造物などによる船首死角はなかったが、B船に気付かずに航行し、衝突音と同時にA船の左舷船首にいた釣り客の叫び声を聞いた。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行わなかった。</p> <p>船長A及び船長Bは救命胴衣を着用していなかったが、釣り客1人は救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="531 1261 815 1305">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1261 1455 1305">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="531 1305 815 1350">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1305 1455 1350">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="531 1350 815 1395">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1350 1455 1395">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="531 1395 815 1944">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1395 1455 1944"> <p>A船は、鳴門海峡北口付近を西南西進中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、漂泊をやめて西南西進を始める際、後部甲板から左右の前方を見て前路に他船がないものと思い、西南西進中に適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、鳴門海峡北口付近で釣りを行って漂泊中、船長Bが、B船に向かって接近してくるA船を視認したが、A船がB船を避けるものと思い、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> </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	<p>A船は、鳴門海峡北口付近を西南西進中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、漂泊をやめて西南西進を始める際、後部甲板から左右の前方を見て前路に他船がないものと思い、西南西進中に適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、鳴門海峡北口付近で釣りを行って漂泊中、船長Bが、B船に向かって接近してくるA船を視認したが、A船がB船を避けるものと思い、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
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	<p>A船は、鳴門海峡北口付近を西南西進中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、漂泊をやめて西南西進を始める際、後部甲板から左右の前方を見て前路に他船がないものと思い、西南西進中に適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、鳴門海峡北口付近で釣りを行って漂泊中、船長Bが、B船に向かって接近してくるA船を視認したが、A船がB船を避けるものと思い、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたことから、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、鳴門海峡北口付近において、A船が西南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、西南西進を始めてから適切な見張りを行わずに航行していたため、B船に気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考え</p>								

	られる。
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>・適切な見張りを行うこと。</li><li>・備品中の音響信号器具（携帯式エアフォン、笛など）を常時使用できるようにし、注意を喚起するために必要な場合は、信号を行うこと。</li><li>・救命胴衣を着用すること。</li></ul>