

船舶事故調査報告書

平成25年10月17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24年9月9日 05時20分ごろ
発生場所	愛媛県宇和島市大良島 ^{おおら} 大良埼南方沖 大良埼灯台から真方位185° 220m付近 （概位 北緯33° 15.1′ 東経132° 28.1′）
事故調査の経過	平成24年9月19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	<p>A 漁船 千代丸、4.7トン EH3-84621（漁船登録番号）、個人所有 11.87m (Lr) × 3.46m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成2年1月26日</p> <p>B 漁船 まさち丸、0.4トン EH3-86669（漁船登録番号）、個人所有 6.57m (Lr) × 1.69m × 0.45m、FRP ディーゼル機関、29.40kW、平成7年5月26日 第281-32590号（船舶検査済票の番号）</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 23歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年8月22日 免許証交付日 平成21年8月24日 （平成27年8月21日まで有効）</p> <p>甲板員A 男性 32歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年6月13日 免許証交付日 平成23年6月13日 （平成28年6月12日まで有効）</p> <p>B 船長B 男性 43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10年12月25日 免許証交付日 平成20年10月1日</p>

	(平成26年2月11日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷船首部に小破口
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aの2人が乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、僚船（以下「C船」という。）と共に漁場に向け、大良島南東方沖を約10.2～10.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって南西進し、船長Aが、操舵室左舷側の椅子に腰を掛け、甲板員Aが、レーダー及びGPSプロッターを配置した操舵室右舷側に立って操船に当たった。</p> <p>甲板員Aは、0.75海里（M）レンジ、ヘッドアップ及びオフセンターとし、エコートレイル機能を1分間に調整したレーダー画面で右舷前方約1.2MにB船の映像を認め、その後、船長AもB船に気付いた。</p> <p>A船は、大良島大良鼻沖の養殖施設を通過し、右転して西進中、船長A及び甲板員Aが、前方にB船の表示する白色灯及び緑灯を視認し、B船が緑灯を表示しているので、A船を避けてくれるものと思っており、間もなく甲板員Aが先行するC船を追って自動操舵で右転し、西北西進を開始した。</p> <p>A船は、大良島南方沖を西北西進中、B船が船首至近に接近したので、甲板員Aが、汽笛を連続して吹鳴するとともに、機関を後進としたが、西北西進を開始して1分前後経過した頃、平成24年9月9日05時20分ごろ船首部とB船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大良島南西沖約0.3Mで揚錨を終えたのち、周囲に他船を認めなかったため、白色全周灯、両色灯を表示し、速力約5～6knで舵柄による手動操舵によってゆっくりと東北東進した。</p> <p>B船は、船長Bが、機関室に溜まったビルジを排出しようと思い、操舵室後部左舷側出入口から身をかがめて腕を伸ばし、操舵室内右舷側後端に設置してあるビルジポンプのスイッチを入れて顔を上げたところ、大良島灯台に接近して通過するC船を認め、身体を起こしたとき、右舷前方至近にA船を認め、急いで機関を後進としたが、発進後約1～2分経過した頃、B船とA船が衝突した。</p> <p>船長Bは、05時24分ごろ118番通報した。</p> <p>船長Aは、B船が船首に浸水して自力航行不能となったので、C船及びA船でB船を横抱きし、宇和島市奥浦漁港に向かった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期</p> <p>日出時刻：05時49分</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、大良崎南方沖を西北西進中、甲板員Aが、操船を行っていたところ、船長Aと共に前方にB船を認めていたものの、B船が緑灯を表示しているの、A船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大良崎南方沖を東北東進中、船長Bが、見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、大良崎南西沖約0.3Mで揚錨を終えた頃、周囲に他船を認めておらず、航行を開始して1～2分経過した頃、C船を認め、その直後にA船を認めて衝突したことから、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、大良崎南方沖において、A船が西北西進中、B船が東北東進中、甲板員Aが、操船を行っていたところ、船長Aと共に前方にB船を認めたものの、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが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"> ・航行中は前方の見張りを適切に行うこと。 ・レーダーを活用して他船の動静監視を行うこと。 ・避航船が避けずに接近する場合は、海上衝突予防法の航法の規定に基づき衝突を避ける動作をとること。