

## 船舶事故調査報告書

平成25年12月19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25年7月19日 03時53分ごろ
発生場所	広島県呉市音戸 <sup>おんど</sup> ノ瀬戸 呉市所在の音戸灯台から真方位116°170m付近 （概位 北緯34°11.9′ 東経132°32.3′）
事故調査の経過	平成25年7月22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。
<b>事実情報</b> 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 第二十二 <sup>たいほう</sup> 大宝丸、16トン HS2-3287（漁船登録番号）、個人所有 18.20m（Lr）×4.32m×1.58m、FRP ディーゼル機関、846kW、平成15年11月15日 B 漁船 <sup>ひろみ</sup> 弘美丸、1.7トン HS3-28968（漁船登録番号）、個人所有 8.50m（Lr）×2.00m×0.72m、FRP ディーゼル機関、55kW（動力漁船登録票による）、昭和59年9月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 34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 平成12年10月30日 免許証交付日 平成22年10月22日 （平成27年10月29日まで有効） B 船長B 男性 76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54年9月27日 免許証交付日 平成25年1月31日 （平成30年7月8日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 右舷船尾部に破損、右舷船首から右舷船尾にかけて擦過傷及び亀裂、右舷船首部の網揚げローラーを脱落

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、他の漁船の乗組員11人を乗せ、音戸ノ瀬戸北口の三軒屋ノ鼻沖を約27ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により、音戸ノ瀬戸に向けて右回頭しながら航行した。</p> <p>船長Aは、深夜に音戸ノ瀬戸を通航する船舶はいないものと思い、減速せずに航行中、平成25年7月19日03時53分ごろ、音戸灯台から真方位116°170m付近において、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、三軒屋ノ鼻沖を約2~3knの速力で手動操舵により、揚網しながら南南西進した。</p> <p>船長Bは、周囲を見ながら、揚網作業を行っていたところ、A船を後方至近に認めましたが、何もすることができず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、海上保安庁に連絡した後、B船をえい航して音戸ノ瀬戸南口所在の造船所に着いた。</p> <p>船長Bは、A船に救助された後、最寄りの棧橋から救急車で病院に搬送され、肋骨及び骨盤を骨折し、胸部、臀部及び背部に打撲傷を負った。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮流 なし</p>
<p>その他の事項</p>	<p>音戸ノ瀬戸は、呉市倉橋島北部と同市南部の半島との間にある水道であり、幅が狭い(最狭部の幅が約60m)上に湾曲しているため、三軒屋ノ鼻付近では前路の見通しが悪かった。</p> <p>本事故発生場所付近には、照明設備がなかった。</p> <p>A船は、船首方に死角はなかった。</p> <p>A船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯の灯火を表示していた。</p> <p>船長Aは、音戸ノ瀬戸を航行する場合、ふだん、減速して約15kn以下の速力で航行していたが、本事故当時、出航時刻が遅れたので、ふだんよりも速い速力で航行していた。</p> <p>B船は、両色灯の灯火を表示し、船首甲板で作業灯を点灯していたが、白色全周灯は故障していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、音戸ノ瀬戸北口の三軒屋ノ鼻沖を右回頭しながら、音戸ノ瀬戸に向けて航行中、船長Aが、深夜に音戸ノ瀬戸を通航する船舶はいないものと思い、三軒屋ノ鼻で前路の見通しが遮られる状況で航行を続けたことから、B船に気付かず、B船と衝突した可能性があると考えられる。</p>

	<p>B船は、三軒屋ノ鼻沖を揚網しながら南南西進中、同鼻に遮られ、A船が至近に接近して気付いたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、周囲を見ながら揚網作業を行っていたが、A船が至近に接近して気づき、また、A船が約27knの速力で航行していたことから、避航措置をとる余裕がなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、音戸ノ瀬戸北口の三軒屋ノ鼻沖において、A船が、右回頭しながら、音戸ノ瀬戸に向けて航行中、B船が揚網しながら南南西進中、船長Aが、三軒屋ノ鼻で前路の見通しが遮られる状況で航行を続けたため、B船に気付かず、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 狭水道において、前路の見通しが遮られる状況で航行する場合、他船に接近して気付くことが予想されるので、十分に減速して航行すること。</li> <li>・ 灯火が故障した場合、早期に修理又は新替えすること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

