

船舶事故調査報告書

平成26年11月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月6日（火、休日） 10時25分ごろ
発生場所	山口県周防大島町日良居漁港東方沖 周防大島町所在の久賀港大崎鼻灯台から真方位147° 2.6海里付近 （概位 北緯33°55.1′ 東経132°18.6′）
事故調査の経過	平成26年5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。
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 小型兼用船 はまゆう、1.9トン YG3-60504（漁船登録番号）、個人所有 8.73m(Lr)×2.14m×0.57m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成3年3月 第270-36042号（船舶検査済票の番号） B 漁船 丸亀丸、1.3トン YG3-60831（漁船登録番号）、個人所有 7.09m(Lr)×2.20m×0.78m、FRP ディーゼル機関、54kW（動力漁船登録票による）、平成元年 3月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 76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51年5月21日 免許証交付日 平成24年7月5日 （平成30年5月20日まで有効） B 船長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 免許登録日 昭和62年9月14日 免許証交付日 平成25年7月5日 （平成30年7月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船底外板に亀裂を伴う擦過傷 B 右舷船尾部及び左舷船首部の各ブルワーク並びに操縦区画囲いが 破損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者3人を前部甲板上に乗せ、周防大島町のハンド島北方沖での釣りを終え、船長Aが操舵室の右舷側にある椅子に腰を掛けて手動操舵に当たり、約22ノットの対地速力により、日良居漁港北東方の符崎ノ鼻西方沖を同漁港に向けて南西進した。</p> <p>船長Aは、機関を回転数毎分約1,800に下げたところ、船首が浮上して死角（視界が制限される状態）を生じたものの、それまで前路に他船を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思い、船首死角が生じた状態で航行を続け、平成26年5月6日10時25分ごろ、日良居漁港東方沖において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突し、B船の左舷船首方に乗り切った。</p> <p>船長Aは、衝撃で衝突に気づき、A船から落水した同乗者1人を救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、日良居漁港東方沖で機関を中立運転として船首を西方に向けて漂泊し、いか巣かご漁の作業中、船長Bは、右舷船尾方約1,000mに接近するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船を所有している船長Aと知り合いであったため、A船が用事のため、B船の近くまで来るものと思い、前部甲板にあるいけまの船首側に船尾方を向いて立ち、いかをいけまに入れる作業を続けた。</p> <p>船長Bは、ふと顔を上げたところ、A船が、減速せず、約20mに接近していることに気づき、危険を感じて右舷船首から海に飛び込み、その後、A船がB船を乗り切っていくところを見た。</p> <p>船長Bは、付近にいたB船の僚船に救助された。</p> <p>A船及びB船は、B船の僚船に日良居漁港までえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操舵室のほかに同室右舷船尾方にも操舵設備を備えていた。</p> <p>A船の操舵室の椅子の足元には、機関室から排気管が約30cm立ち上がっており、その上を箱で覆っていたので、立ち上がった姿勢で操舵をすることができなかった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の航行経験が約20年あった。</p> <p>A船及びB船は、レーダー及び音響信号設備がなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近での操業経験が約35年あった。</p> <p>A船及びB船は、救命胴衣を備えていたが、船長A、同乗者3人及び船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、日良居漁港東方沖を南西進中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い、操舵室で椅子に腰を掛け、船首死角が生じた状態で航行していたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日良居漁港東方沖で漂泊していか巣かご漁の操業中、船長Bが、A船が用事でB船の近くまで来るものと思い、いかをいけまに入れる作業を行っていたことから、約20mに接近したA船に気づき、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、日良居漁港東方沖において、A船が南西進中、B船が漂泊していか巣かご漁の操業中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い、操舵室で椅子に腰を掛け、船首死角が生じた状態で航行し、また、船長Bが、A船が用事でB船の近くまで来るものと思い、いかをいけまに入れる作業を行っていたため、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"> ・ 船首死角がある場合には、船首を左右に振るなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・ 知人の船であっても、接近する場合には、その動向に注意すること。