

## 船舶事故調査報告書

平成26年11月20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6月23日（月） 08時20分ごろ
発生場所	山口県周防大島町伊保田港北方沖 伊保田港A防波堤東灯台から真方位353° 1,130m付近 （概位 北緯33° 57.3′ 東経132° 26.3′）
事故調査の経過	平成26年6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。
<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 第十一 <sup>えち</sup> 恵千丸、13トン HS2-1946（漁船登録番号）、浜本水産株式会社 14.93m（Lr）×4.42m×1.51m、FRP ディーゼル機関、281kW（動力漁船登録票による）、平成7年11月26日 B プレジャーボート <sup>おおみや</sup> 大宮丸、2.0トン 270-45395広島、個人所有 7.61m（Lr）×2.19m×0.73m、FRP ディーゼル機関、110kW、平成17年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55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53年2月17日 免許証交付日 平成23年11月10日 （平成29年6月21日まで有効） B 船長B 男性 53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5月12日 免許証交付日 平成25年5月7日 （平成30年5月11日まで有効） 同乗者B 男性 84歳
死傷者等	軽傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部に亀裂及び操舵室が圧壊
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員2人が乗り組み、伊保田港北西方沖を約

	<p>20km/hの対地速力で南東進中、A船の右舷船首方から左舷船首方に向けて伊保田港行きフェリーが通過して行った際、船長Aが、船首甲板に設置されているかき棚の吊揚げ用クレーンのブーム（操舵室上部に倒して置いた状態）や操縦席前の旋回窓等で船首方に死角（視界が制限される状態）を生じていたものの、船首方にフェリー以外の他船が見当たらなかったため、船首方には他船はいないものと思って航行を続け、平成26年6月23日08時20分ごろ、伊保田港北方沖において、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、伊保田港北方沖で機関を停止して船首を西方に向けて錨泊中、船長Bが右舷船尾甲板で右舷方を、同乗者Bが左舷船尾甲板で左舷方をそれぞれ見ながら釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、右舷船首方約500mに接近するA船を初認し、A船がB船の釣果を聞きに接近して来るものと思い、釣りを続けていたが、A船が約300mまで接近しても速力を落とさなかったことから、操縦室に行って汽笛を鳴らしたものの、約30mまで接近して来たので、危険を感じて同乗者Bにしゃがむように伝えるとともに、船長Bも操縦室出入口付近の手すり等をつかんで姿勢を低くした直後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、自力航行して伊保田港に入港し、船長B及び同乗者Bが病院で受診したところ、船長Bが、顔面挫傷及び顔面多発挫創、同乗者Bが、右肩及び右側胸部挫傷と診断され、その後、それぞれ帰港した。</p> <p>（写真1 A船の操縦席からの見通し状況、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視程 約10km 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、乗組員2人を見張りに当たらず、操縦席に腰を掛けて操船を行っていた。</p> <p>B船は、水深約28mの場所において、重さ約7kgの錨に長さ約1.5m、重さ約7kgのチェーン及び直径約12mmの化学繊維製ロープを取り付けて船首から投入し、同ロープを約50m繰り出していた。</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、伊保田港北方沖を南東進中、船長Aが、かき棚の吊揚げ用クレーンのブームや操縦席前の旋回窓等で船首方に死角を生じていたものの、左舷及び右舷船首方に他船が見当たらなかったため、船首方</p>

	<p>には他船はいないものと思って航行したことから、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、伊保田港北方沖で錨泊して釣り中、船長Bが、右舷船首方約500mに接近するA船を初認し、A船が釣果を聞きに接近して来るものと思っていたところ、速力を落とさずに接近するので、汽笛を鳴らしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、伊保田港北方沖において、A船が南東進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、船首方向には他船はいないものと思って航行したため、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>・ 船首方に死角が生じる場合には、船首部に見張り員を配置したり、船首を左右に振るなどして適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

写真1 A船の操縦席からの見通し状況



かき棚の吊揚げ用クレーンのブーム

旋回窓

写真2 A船の損傷状況



擦過傷

写真3 B船の損傷状況

