

船舶事故調査報告書

平成26年2月6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7日（日） 14時40分ごろ
発生場所	広島県福山市横島南東方沖 福山市所在の横田港一文字防波堤西灯台から真方位173° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 18.7′ 東経133° 17.8′）
事故調査の経過	平成25年7月8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 遊漁船 ^{すみよし} 住吉丸、4.97トン HS3-32509（漁船登録番号）、個人所有 10.40m（Lr）×2.60m×0.84m、FRP ディーゼル機関、46.30kW、昭和56年12月5日 第273-2097号（船舶検査済票の番号） B 漁船 ^{しょうふく} 照福丸、4.24トン HS3-30987（漁船登録番号）、個人所有 10.35m（Lr）×2.34m×0.80m、FRP ディーゼル機関、254kW（動力漁船登録票による）、昭和57年3月13日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50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5年11月10日 免許証交付日 平成20年10月6日 （平成25年11月9日まで有効） B 船長B 男性 64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49年10月23日 免許証交付日 平成21年3月19日 （平成27年2月24日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 3人（観光客） B なし
損傷	A 左舷船首部に亀裂、オーニングを破損

	B 船首部に亀裂、機関を焼損
事故の経過	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、観光客3人を乗せ、底引き網観光の目的のため、横島南東方沖を約2～3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によってえい網しながら北進中、船長Aが、左舷前方に東方へ向けて航行しているB船を認め、B船が、A船よりも速く、A船の船首方を通過するものと思って航行を続けた。</p> <p>船長Aは、B船の動静を見ながら、航行していたところ、危険を感じて機関を中立にしたが、平成25年7月7日14時40分ごろ、横田港一文字防波堤西灯台から真方位173°2.3M付近において、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、横島南東方沖を約1.3～1.4knの速力で自動操舵によって東南東進中、船長Bが、右舷前方に北方へ向けて航行しているA船を認め、A船がB船よりも遅く、A船の船首方を通過できるものと思って航行を続けた。</p> <p>船長Bは、右舷方至近で漁をしていた2隻の漁船の動静を見ながら、航行していたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁及び所属漁業協同組合に事故の発生を連絡した後、A船は、福山市横田漁港に帰った。</p> <p>観光客3人は、横田漁港から救急車で病院に搬送され、観光客Aが、頭部外傷、左肩関節挫創及び顔面挫創を、観光客Bが、左第5趾基節骨骨折を、観光客Cが、右前胸部打撲傷、頭部外傷1型(単純型)及び側頭部打撲傷をそれぞれ負った。</p> <p>船長Bは、主機から出火したので、海水をかけて鎮火させた後、海上保安庁及び僚船に事故の発生を連絡し、B船は、僚船にえい航されて広島県尾道市の造船所に着いた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>A船は、月に漁業を約20日及び底引き網観光を約3～4日横島南方海域で行っていた。</p> <p>A船は、本事故当時、引き網及び漁網を合計約250m伸出していた。</p> <p>A船は、法定の形象物を掲げていなかった。</p> <p>A船は、汽笛を装備していた。</p> <p>A船は、船首甲板にオーニングを設置していた。</p> <p>観光客Aは、本事故当時、操舵室前部の台上で横になって休憩し、観光客B及び観光客Cは、共に船首右舷側で左舷方を向いて舷側に腰を掛け、雑談していた。</p> <p>船長Bは、本事故後、機関室に置いてあった軽油缶が移動して主機に当たり、軽油が主機にかかって出火したと思った。</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、横島南東方沖をえい網しながら北進中、船長Aが、左舷前方に東方へ向けて航行しているB船を認めた際、B船が、A船よりも速く、A船の船首方を通過するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、横島南東方沖を東南東進中、船長Bが、右舷前方に北方へ向けて航行しているA船を認めた際、A船がB船よりも遅く、A船の船首方を通過できるものと思い、右舷方至近で漁をしていた2隻の漁船の動静を見ながら航行し、見張りを適切に行っていなかったことから、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、横島南東方沖において、A船がえい網しながら北進中、B船が東南東進中、船長Aが、左舷前方を東方へ向けて航行しているB船がA船の船首方を通過するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、A船の船首方を通過できるものと思い、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"> ・ 操業中であっても、常時、適切な見張りを行い、接近する他船があれば、汽笛による信号を行うなどして注意を喚起すること。 ・ 旅客を乗せて航行する場合、接近する他船があれば、他船の動静をあらかじめ旅客に知らせ、注意を促すこと。 ・ 航行中は、常時、適切な見張りを行い、前路を横切る他船を認めた場合、衝突の虞について、正確に判断すること。

付図1 推定航行経路図

