

## 船舶事故調査報告書

平成26年6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

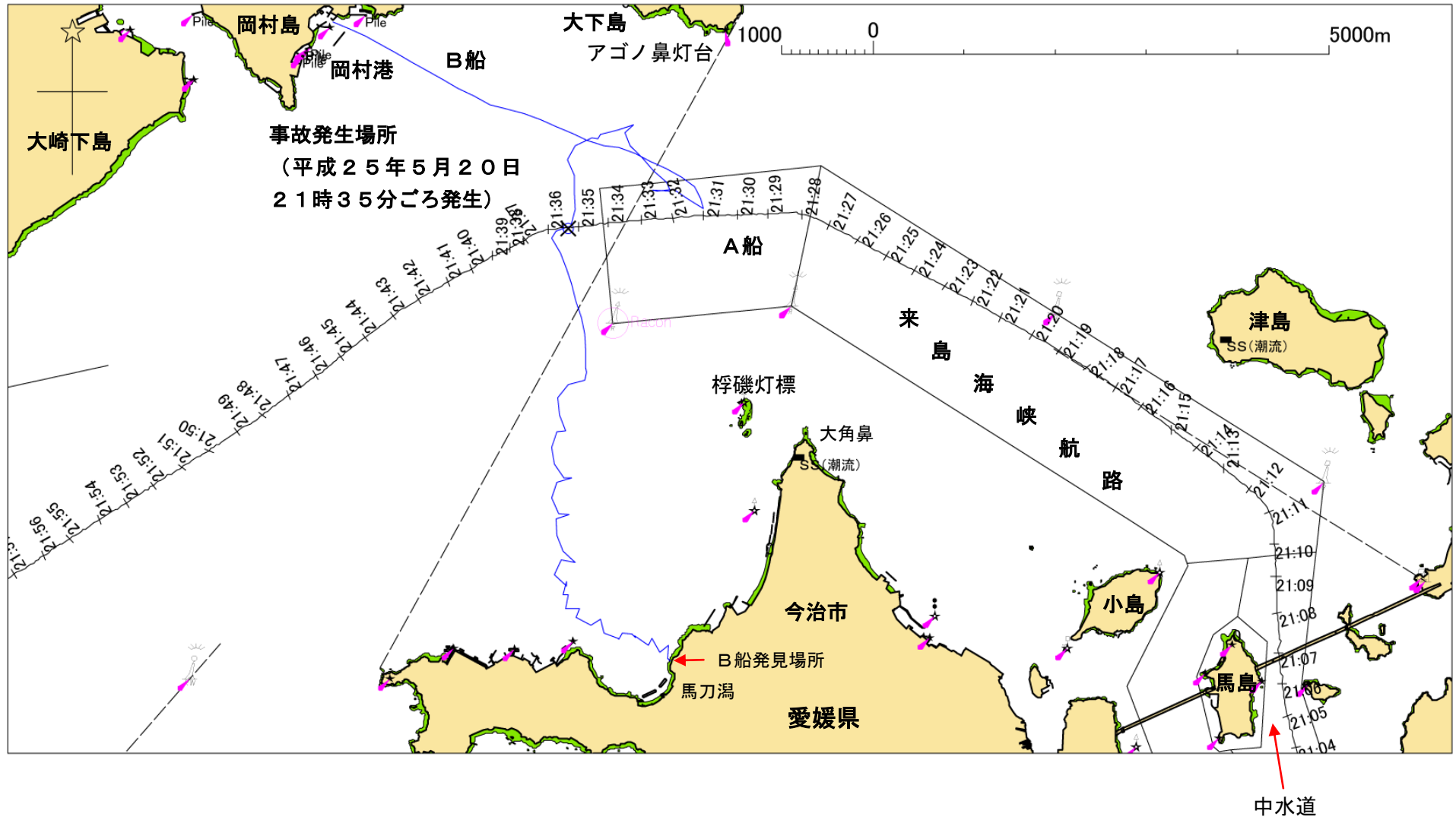
事故種類	衝突
発生日時	平成25年5月20日 21時35分ごろ
発生場所	愛媛県今治市岡村島南東方沖 今治市所在のアゴノ鼻灯台から真方位218° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 09.8′ 東経132° 54.8′）
事故調査の経過	平成25年5月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 第八 <sup>ゆたか</sup> 豊丸、199トン 132659、山下汽船有限会社 58.30m×9.60m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、588.4kW、平成3年7月 B 漁船 琴 <sup>ことしろ</sup> 白丸、4.9トン EH3-47182（漁船登録番号）、個人所有 12.95m（Lr）×2.73m×0.88m、FRP ディーゼル機関、265kW、平成15年11月17日 第270-45617号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成8年6月20日 免状交付年月日 平成23年6月2日 免状有効期間満了日 平成28年6月19日 機関長A 男性 59歳 六級海技士（航海）又はこれより上級の海技免状を有せず。 B 船長B 男性 58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50年8月29日 免許証交付日 平成20年12月8日 （平成26年1月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷ハンドレール、ネットローラー及びテント支柱に曲損等</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び機関長Aの2人が乗り組み、工業部品約124tを積み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、来島海峡航路中水道の北口付近を来島海峡航路西口に向けて航行中、機関長Aが船長Aと交代して単独の船橋当直に就いた。</p> <p>機関長Aは、今治市大角鼻の北方沖で左転し、約10.5～11.0ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で来島海峡航路に沿う針路とした頃、船首方にB船の白灯を視認した。</p> <p>レーダーは、0.25Mレンジで前方が約0.5Mまで見えるようにオフセンターとして作動していた。</p> <p>機関長Aは、自動操舵で西進を続けて来島海峡航路西口を通過し、B船が船首方やや左に接近したとき、B船は同航する操業中の底引き網漁船であり、A船の船橋前面中央に取り付けた作業灯を点灯すれば、B船がA船に気付いて針路を変えるものと思い、作業灯を点灯した。</p> <p>機関長Aは、B船を船首方やや左50m付近に見る状況となったとき、明かりがついたB船の船首に船首方を向いて作業を行っている人の姿を認め、B船にA船を避航する様子が見られなかったため、急いで右舵約15°を取ったところ、平成25年5月20日21時35分ごろ、岡村島南東方沖において、両船が著しく接近した。</p> <p>機関長Aは、船体にショックを感じなかったが、船橋左舷側ドアを開けて外に出た後、左舷側至近を船尾方に後退して行くB船を目で追い、B船が左右に少し動揺していたものの、紅色及び緑色等の灯火がついており、B船が操業を続けているものと思い、航行していたところ、21日06時30分ごろ海上保安部から本事故の問合せを受け、その後、岡村島南東方沖において、A船とB船が著しく接近した際、両船が衝突していたことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、今治市岡村港を出港し、今治市大下島南方沖でさわら流し網漁を行っていた。</p> <p>僚船(以下「C船」という。)の船長(以下「船長C」という。)は、B船の南西方沖でさわら流し網漁を開始し、投網を終えた20時15～20分ごろ、同じく投網を終えたB船がC船に接近して来たので、10分程度、船長Bと会話をし、20日21時00分ごろ揚網を開始した。</p> <p>船長Cは、揚網中、B船の作業灯の明かりが見えなかったため、揚網後、B船の操業場所へ向かい、B船が投入した網を見付けて網を懐中電灯で照らしながら移動中、網の南端を示す緑色の点滅灯を取り付けたブイがないことに気付き、船長Bの携帯電話を呼び出したが、応答がなかった。</p>

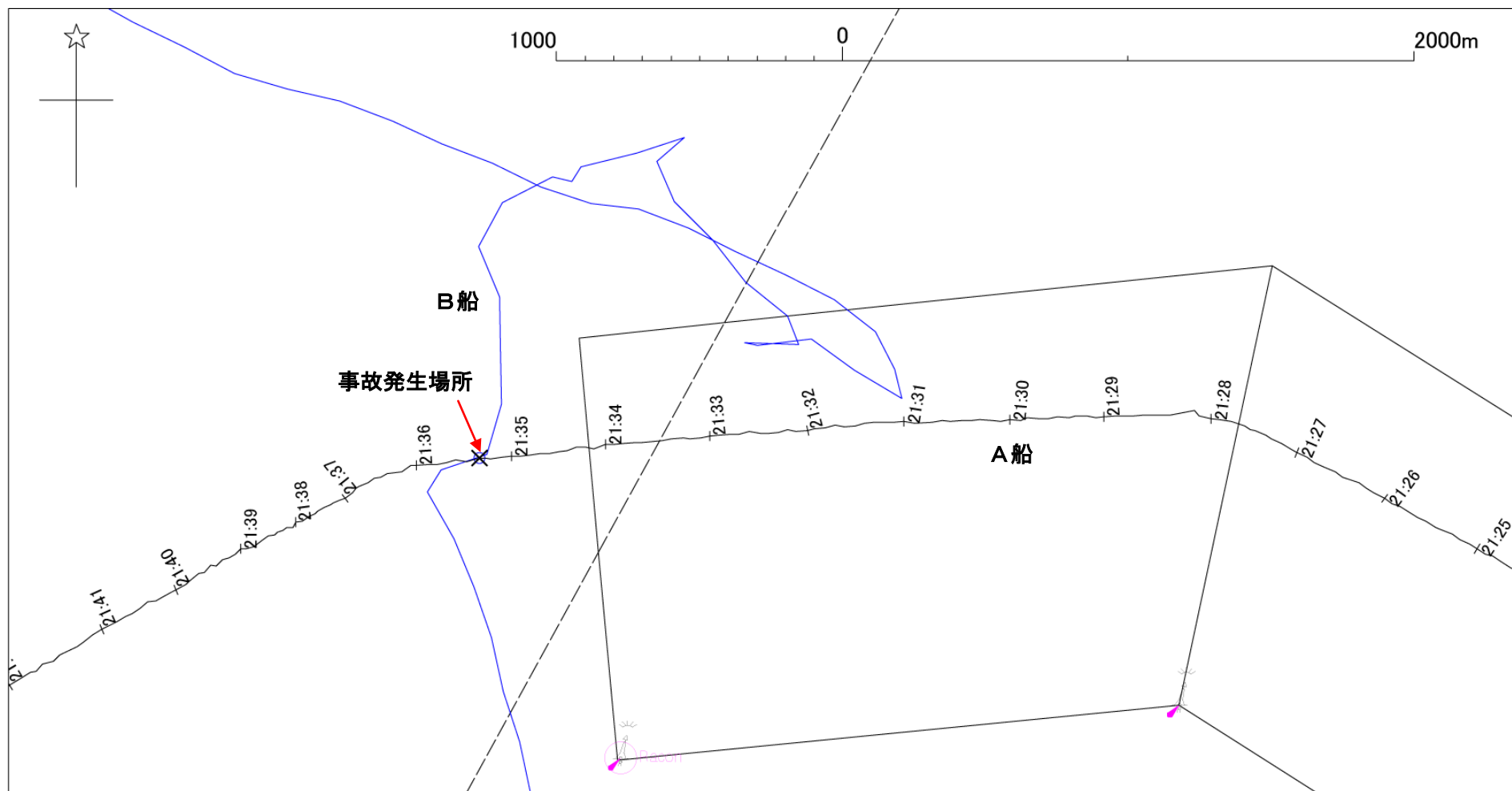
	<p>船長Cは、24時00分ごろ岡村港に帰港後、僚船の船長たちに状況を説明して今後の対応を相談し、僚船と改めて出港してB船の網を回収して帰り、船長Bの家族にB船の状況を知らせるとともに、海上保安庁に118番通報した。</p> <p>船長Bは、21日16時22分ごろ今治市西浦の海岸に漂着しているところを地元の人に発見されたが、死亡が確認され、死亡推定時刻は21日00時ごろ、死因は溺水と検案された。</p> <p>B船は、21日05時00分ごろ今治市馬刀湍の海岸に漂着しているところを地元の人に発見された。</p> <p>B船は、発見された際、舵が右舵一杯、クラッチレバーが後進、スロットルレバーが低速となっていた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付図2 推定航行経路図(拡大)、附表1 A船のレーダー記録(抜粋)、附表2 B船のGPS記録(抜粋)、写真1 A船全景、写真2 A船が点灯した作業灯、写真3 A船の損傷状況、写真4 B船全景、写真5 B船の損傷状況(甲板上)、写真6 B船の舵及び機関の遠隔操縦装置(右舷船首)参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、 潮流(浮磯灯標の北北西方約1.5M) 257° 約0.9kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>機関長Aは、B船に対する監視を目視で行っており、レーダーを見ていなかった。</p> <p>B船が行うさわら流し網漁の網は、長さ約1,000m(10反)、幅約25mであり、網の上端には長さ約0.6mの細い円柱状の浮きを取り付けた長さ約10mのロープが10mを超える間隔で結ばれており、本船の右舷側にはビール瓶20本収納のケース(以下「収納ケース」という。)が浮きの収納用に4個並べて設置され、船長Bは、網の巻取りと共に浮きを外して収納ケースの中に船首側から順番に収納していた。</p> <p>B船には浮きが80本積まれ、本事故時、うち2本が収納ケースの最も船首側に、2本が収納ケースの最も船尾側にそれぞれ収納されており、網と共に67本が回収されたが、9本が流出していた。</p> <p>B船の網は、一方の端から1反目と2反目の接合箇所まで破損していた。</p> <p>B船の網には、両端と中央に浮きが各1個ずつ取り付けられており、両端の浮きには紅色、緑色及び中央の浮きには白色に点滅するブイがそれぞれ設置されていた。</p> <p>船長Bは、揚網の際、船尾マスト上端に紅色全周灯、操舵室上部に白色全周灯及び航海灯を点灯し、船首甲板に作業灯を点灯していた。</p> <p>船長Bは、本事故後に発見されたとき、救命胴衣を着用していなか</p>

	<p>った。</p> <p>来島海峡海上交通センターのレーダー映像合成装置追尾記録（以下「レーダー記録」という。）によれば、A船の運航状況は、A船のレーダー記録（抜粋）（付表1）のとおりであった。</p> <p>B船のGPSプロッターに記録されていた位置情報（以下「GPS記録」という。）によれば、岡村港出港から事故発生場所の間におけるB船の運航状況は、B船のGPS記録（抜粋）（付表2）のとおりであった。</p>
<p><b>分析</b></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 不明 A なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、岡村島南東方沖を西進中、機関長Aが、B船が左舷船首方に接近したとき、船橋前面の作業灯を点灯すれば、B船がA船に気付いて針路を変えるものと思い、作業灯を点灯し、B船の50m付近に接近するまで針路及び速力を保持して航行したことから、右舵約15°を取ったものの、A船の左舷船首部とB船の右舷中央部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、岡村島南東方沖において、さわら流し網漁を操業中、A船と衝突したものと考えられるが、衝突した状況については、船長Bが本事故で死亡したため、明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、溺水であった。</p> <p>船長Bは、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>機関長Aは、機関部の法定職員であり、また、六級海技士（航海）の資格又はこれより上級の海技免状を有しないことから、船橋当直を行うことができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、岡村島南東方沖において、A船が西進中、B船がさわら流し網漁を操業中、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><b>参考</b></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"> <li>・六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない者を単独で船橋当直に就かせないこと。</li> <li>・操業中の漁船を視認したときは、漁業の種類、漁具の標識などを確認し、できる限り、漁船から離れて航行すること。</li> <li>・操業中においても、周囲の見張りを厳重に行うこと。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図



付図2 推定航行経路図（拡大）



付表 1 A 船のレーダー記録 (抜粋)

時刻 (時 : 分 : 秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	対地針路 (° )	対地速力 (kn)
21:27:00	34-09-47.5	132-56-40.8	297	11.5
21:28:00	34-09-51.3	132-56-29.1	290	10.6
21:29:00	34-09-51.5	132-56-14.5	268	11.0
21:30:00	34-09-51.2	132-56-01.6	268	11.0
21:31:00	34-09-51.0	132-55-47.1	269	11.5
21:32:00	34-09-50.0	132-55-33.9	265	11.5
21:33:00	34-09-49.3	132-55-20.6	266	11.5
21:34:00	34-09-48.4	132-55-06.4	265	11.0
21:35:00	34-09-47.1	132-54-53.5	263	11.0
21:35:06	34-09-47.0	132-54-52.2	263	11.0
21:35:12	34-09-46.8	132-54-50.6	264	11.0
21:35:18	34-09-46.9	132-54-49.8	264	11.0
21:35:24	34-09-46.7	132-54-48.6	265	10.6
21:35:30	34-09-46.5	132-54-47.4	265	10.6
21:35:36	34-09-46.6	132-54-45.8	265	10.6
21:35:42	34-09-46.4	132-54-44.6	265	10.6
21:35:48	34-09-46.1	132-54-43.4	264	10.6
21:35:54	34-09-46.1	132-54-42.2	264	10.6
21:36:00	34-09-46.0	132-54-40.5	264	11.0

※ 21時35分00秒～36分00秒の間は6秒毎に表示する。

付表2 B船のGPS記録(抜粋)

北緯	東経
(度-分-秒)	(度-分-秒)
34-10-59.7	132-53-08.5
34-10-30.5	132-54-15.6
34-10-27.3	132-54-30.1
34-10-17.7	132-54-57.5
34-10-15.8	132-55-04.4
34-10-15.1	132-55-11.0
34-10-12.9	132-55-17.8
34-10-04.8	132-55-37.7
34-10-01.2	132-55-43.3
34-09-57.0	132-55-45.9
34-09-53.6	132-55-46.8
34-09-56.9	132-55-40.4
34-10-00.4	132-55-34.5
34-09-59.6	132-55-27.1
34-09-60.0	132-55-25.4
34-09-59.8	132-55-32.8
34-10-03.0	132-55-31.2
34-10-06.9	132-55-25.6
34-10-11.6	132-55-21.0
34-10-15.9	132-55-15.8
34-10-20.5	132-55-13.4
34-10-23.3	132-55-17.1
34-10-21.5	132-55-10.6
34-10-20.0	132-55-03.0
34-10-18.2	132-55-01.8
34-10-18.8	132-54-59.2
34-10-15.9	132-54-52.3
34-10-11.0	132-54-49.0
34-10-05.2	132-54-51.9
34-09-53.0	132-54-52.1
34-09-47.4	132-54-50.2
34-09-45.5	132-54-43.9

写真1 A船全景



写真2 A船が点灯した作業灯



写真3 A船の損傷状況



写真4 B船全景



写真5 B船の損傷状況（甲板上）



写真6 B船の舵及び機関の遠隔操縦装置（右舷船首）

