

船舶事故調査報告書

平成26年7月3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24年5月12日（土） 11時20分ごろ
発生場所	愛媛県松山市横島南南東方沖 松山市所在のフグリ岩灯標から真方位247°4,300m付近 （概位 北緯33°55.2′ 東経132°33.9′）
事故調査の経過	平成24年7月2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 プレジャーボート くいーん さゆり、3.6トン EH3-25367（漁船登録番号）、個人所有 8.55m×2.50m×0.92m、FRP ディーゼル機関、128.70kW、平成7年11月 第281-33160号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 英成丸、5トン未満 281-25188愛媛、個人所有 7.61m×1.95m×0.60m、FRP ディーゼル機関、95.62kW、平成元年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 38歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年4月20日 免許証交付日 平成24年4月10日 （平成29年4月19日まで有効） B 船長B 男性 73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17年3月3日 免許証交付日 平成21年10月19日 （平成27年3月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 左舷船尾外板に損傷、スパンカーに折損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、船長Aが右舷側操縦席に腰を掛け、横島南南東方沖の釣り場に向け、機関を回転

	<p>数毎分 (rpm) 2,500にし、時速約40kmで手動操舵によって西南西進中、横島の南東方沖において、横島南南東方沖の釣り場に4～5隻の小型船を認め、それらの西方沖に向かうため、2,000rpmを切る程度に機関の回転を減じ、ゆっくりと左回頭を始めた。</p> <p>船長Aは、横島南南東方沖で釣れなかった場合、更に南南西進し、愛媛県大洲市青島周辺海域に向かう予定であり、青島周辺の気象及び海象を確認しようと思い、携帯電話でインターネットサイトを開いていたところ、助手席の同乗者が発した危ないとの声を聞き、機関のスロットルレバーを中立に戻して後進にしたとき、平成24年5月12日11時20分ごろ、横島南南東方沖において、A船の船首部とB船の左舷船尾部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、横島南南東方沖の釣り場において、機関をアイドル状態にしてスパンカーを展開し、船首を北方に向けて漂泊を行い、船長Bが右舷船尾の椅子に腰を掛けて右舷後方を向いて釣り中、漂泊を始めて約5分が経過した頃、両船が衝突した。</p> <p>船長Aは、A船をB船に寄せて移乗した後、船長B及びB船の状況を調べ、B船が浸水していることが分かり、A船の操船を同乗者に任せ、船長Bと共にB船で松山市松山港に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航行中、船首が浮揚して船首方の左右に約10°の範囲で死角（視界が制限される状態）を生じる状況であった。</p> <p>B船は、釣り場にいた4～5隻の釣り船のうち、他の船から離れており、最も西側にいた。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、横島南南東方沖で左回頭中、船長Aが携帯電話で青島周辺の気象及び海象を確認しようとしていたことから、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、横島南南東方沖において、船首を北方に向けて漂泊して釣り中、船長Bが背後から接近するA船に気付かなかったことから、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、横島南南東方沖において、A船が左回頭中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが携帯電話で青島周辺の気象及び海象を確認しようとしており、また、船長Bが背後から接近するA船に気付かなかったため、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>

参考	<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">・ 航行中の携帯電話の使用は控えること。・ 航行中に船首死角を生ずる場合、船首死角を補う見張りを行うこと。・ 漂泊中においても、周囲の見張りを適切に行うこと。
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図

