

# 船舶事故調査報告書

平成27年1月8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25年3月19日 13時30分ごろ
発生場所	はやすい 速吸瀬戸 愛媛県伊方町所在の佐田岬灯台から真方位277° 3.0海里 (M) 付近 (概位 北緯33° 20.9′ 東経131° 57.3′)
事故調査の経過	平成25年3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 漁船 第二十一住宝丸、296トン 136573、住宝丸活魚運搬株式会社 47.00m (Lr) × 8.60m × 3.80m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成15年2月20日 B 漁船 西尾丸、2.6トン OT3-47802（漁船登録番号）、個人所有 8.95m (Lr) × 2.30m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、194kW（動力漁船登録票による）、昭和61年3月28日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 42歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成19年12月27日 免状交付年月日 平成24年11月30日 免状有効期間満了日 平成29年12月26日 B 船長B 男性 71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52年2月4日 免許証交付日 平成21年1月26日 (平成26年5月31日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷中央部ブルワークに小破口を伴う凹損等 B 船首部を圧壊

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、平成25年3月19日10時15分ごろ長崎県佐世保市佐世保港に向けて愛媛県宇和島市宇和島港を出港し、航海士Aが、佐田岬東南東約5～6M沖で船長Aと交替して単独の船橋当直に就き、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西北西進した。</p> <p>航海士Aは、13時10分ごろ、佐田岬南方沖の速吸瀬戸で、伊予灘西部の推薦航路線に沿う約333°(真方位、以下同じ。)の針路に向けるため、右転を開始しようとしたところ、右舷船首方に2つの漁船群を認めたので、それらを避けて針路を約305°とし、自動操舵で航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、13時25分ごろ6Mレンジに調整したレーダーで右舷船首約45°約1MにB船を認め、B船がA船に接近していることに気付いたが、小型漁船であるB船がA船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船が約0.5Mに接近しても、B船に避航動作が見られないので、手動操舵に切り替え、同じ針路及び速力で航行中、B船が更に接近するのを見て、衝突の危険を感じて機関を中立とした。</p> <p>A船は、13時30分ごろ、佐田岬灯台から277°3.0M付近で、その右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bの負傷状況と両船の損傷を確認し、13時45分ごろ海上保安庁へ事故を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、佐田岬北西方沖の速吸瀬戸の漁場で操業を終え、13時20分ごろ同漁場を発し、大分県大分市佐賀関漁港に向けて約11knの速力で南南西進した。</p> <p>船長Bは、13時25分ごろ、前方に他船を見掛けなかったことから、自動操舵に切り替えて船尾甲板に移動し、前方を向いて右膝をついた姿勢で漁具の修理を始めた。</p> <p>B船は、船長Bが、時折顔を上げて周囲を見ながら、漁具の修理を行っていたところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突のショックで左舷側通路にうつ伏せに倒れた。</p> <p>船長Bは、停止したA船にB船を接舷し、巡視艇と合流後、A船から離れ、来援した所属漁業協同組合の船が伴走する状態でB船を操船し、15時30分ごろ帰港した。</p> <p>船長Bは、病院で右肘部、頭部等の打撲と診断された。 (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 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、B船の船体中央から船尾にかけての左舷舷縁上に波よけ板があり、船尾甲板で膝をついた姿勢をとった場合、波よけ板が眼高とほぼ同じ高さになり、また、操舵室で死角(視界が制限される状</p>

	<p>態)が生じるので、船首方から左舷船尾方にかけての範囲が見えない状況であった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、速吸瀬戸を西北西進中、航海士Aが、右舷船首方約1MにB船を認めたものの、小型漁船であるB船がA船を避航してくれるものと思い、同じ針路及び速力で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、速吸瀬戸を南南西進中、船長Bが、前方に他船を見掛けなかったため、船尾甲板に移動し、船首方から左舷船尾方にかけての範囲が見えない姿勢で漁具の修理を行っていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、速吸瀬戸において、A船が西北西進中、B船が南南西進中、航海士Aが、A船に接近するB船を右舷船首方に認めたものの、B船がA船を避航してくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、前方に他船を見掛けなかったため、船尾甲板に移動し、船首方から左舷船尾方にかけての範囲が見えない姿勢で漁具の修理を行っていたため、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><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>・ 避航する立場にある船は、できる限り、早期に適切な避航動作をとること。</li> <li>・ 航行中は、常時見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

