

# 船舶事故調査報告書

平成27年9月10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10月31日 13時50分ごろ
発生場所	愛媛県松山市松山港第1区 松山港高浜5号防波堤灯台から真方位225° 840m付近 (概位 北緯33° 53.35′ 東経132° 42.00′)
事故調査の経過	平成26年11月4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 遊漁船 さと丸、3.3トン EH3-25268（漁船登録番号）、個人所有 10.25m (Lr) × 2.52m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、235.00kW、平成19年7月12日 第281-41090号（船舶検査済票の番号） B 漁船 興益丸 <sup>こうえき</sup> 5、0.4トン EH3-25260（漁船登録番号）、個人所有 5.22m (Lr) × 1.60m × 0.57m、FRP ガソリン機関（船外機）、22kW、平成11年7月1日 第281-42877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 64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60年10月18日 免許証交付日 平成22年10月6日 (平成27年10月17日まで有効) B 船長B 男性 49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61年5月9日 免許証交付日 平成25年8月22日 (平成30年8月21日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船底に擦過傷、プロペラ翼に曲損 B 全損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、松山市鴨背 <sup>かもせ</sup>

	<p>島南方沖で釣りをしていたが、北東の風が強くなり、時化してきたので、早めに釣りを終え、松山市和気町にある定係地に向け、帰途についた。</p> <p>船長Aは、操舵室で立って操船し、松山市興居島南東岸の黒埼沖に達した時、松山港第1区にある高浜瀬戸の中央付近に2隻の釣り船を認めたので、松山市九十九島東方沖に向け、約18ノット(kn)の対地速力で北北東進した。</p> <p>船長Aは、松山市四十島西方沖を航行中、前路に航行の支障となる他船を見掛けなかったため、船首方には他船はいないものと思い、操舵室の椅子に腰を掛けて航行を続けた。</p> <p>船長Aは、平成26年10月31日13時50分ごろ、九十九島南方沖において、衝撃があったので停船したところ、右舷後方にB船と海面に船長Bを認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>A船は、船長Bを救助し、釣り客が海上保安庁に本事故の発生を通報をした。</p> <p>A船は、自力で航行して定係地に帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、高浜瀬戸で12時40分ごろ機関を停止して船首を東南東方に向け、漂泊を始めた。</p> <p>船長Bは、船尾部で左舷方を向いて座り、釣りを行っていたところ、背後からの機関音を聞いて振り返り、約40mのところB船に向けて接近するA船を認め、衝突の危険を感じて船首から海に飛び込んだ直後、衝突音を聞いた。</p> <p>B船は、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突し、A船が乗り切ったことによりB船の船外機から出火し、松山港第1区観光港第2棧橋に停泊中の旅客船が来援して消火活動が行われたが、全損となった。</p> <p>B船は、鎮火後、B船の僚船により愛媛県松山市の高浜漁港にえい航された。</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 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮流 北流約2.5kn、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、速力の増加に伴って船首部が浮上し、正船首を中心に左右それぞれ約20°の範囲で死角が生じるので、船長Aは、ふだん、操舵室で立って船首方の見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、釣島水道を東北東進していたが、北東の風が強く、波による船底への衝撃が強いため、高浜瀬戸であれば波も低く他船も少ないと思い、興居島の南方を回り高浜瀬戸を航行することとした。</p> <p>船長Aは、A船のこと及び釣り客のことが心配であったが、四十島西方沖付近において、風も弱まり無事に帰って来たことに安心して椅子に腰を掛けていた。</p>

	<p>船長Aは、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近での航行経験が数多くあり、A船の船長として約7年の経験があった。</p> <p>船長Bは、時折、周囲を見回しながら見張りを行っていたが、衝突約5分前に魚が釣れたので、それからは釣りに意識を向けていた。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近での釣りの経験は数多くあり、B船には平成26年1月ごろから乗船し、冬場は月に1～2回、夏場には週に2～3回の頻度で釣りに出ている。</p> <p>船長Bは、これまで本事故発生場所付近を航行する他船が釣りをしているB船をいつも避けて航行していたので、本事故発生時にも他船がB船を避けてくれると思っていた。</p> <p>船長A及び釣り客は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</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・海象等の関与 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、松山港第1区を北北東進中、船長Aが、前路に他船を見掛けなかったため、船首方に航行の支障となる他船はいないものと思われ、船首を左右に振るなどして船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、風が強く波による船底への衝撃が強いため、A船のことが心配であったが、四十島西方沖付近において、風も弱まり無事に帰って来たことに安心し、また、船首方に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、操舵室の椅子に腰を掛けて見張りを行っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、松山港第1区で釣りをしながら漂流中、船長Bが、釣りに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで航行する他船は漂流中のB船を避けて行くので、接近する他船がB船を避けてくれるものと思っていたことから、釣りに注意を向けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、松山港第1区において、A船が北北東進中、B船が釣りをしながら漂流中、船長Aが、船首方に航行の支障となる他船はいないものと思われ、船首死角を補う見張りを行っていなかったため、B船に気付かず航行し、また、船長Bが、接近して来る他船がB船を避けてくれるものと思われ、釣りに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、接近するA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>	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。 ・ 常時見張りを適切に行うこと。
-----------	--

付図1 事故発生経過概略図

