

船舶事故調査報告書

平成27年9月17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7月5日 10時50分ごろ
発生場所	愛媛県西予市大崎鼻西方沖 大崎鼻灯台から真方位261° 1,845m付近 （概位 北緯33° 19.05′ 東経132° 21.21′）
事故調査の経過	平成26年7月15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 ^{しんえい} 伸栄丸、4.9トン EH3-54806（漁船登録番号）、個人所有 11.78m（Lr）×2.71m×0.89m、FRP ディーゼル機関、310kW（動力漁船登録票による）、平成4年12月2日 B 漁船 ^{たいけい} 大慶丸、2.24トン EH3-52654（漁船登録番号）、個人所有 7.50m（Lr）×2.10m×0.65m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和55年8月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66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54年3月30日 免許証交付日 平成22年4月7日 （平成27年7月5日まで有効） B 船長B 男性 47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10年6月10日 免許証交付日 平成24年7月24日 （平成30年6月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底に破口を伴う擦過傷、推進器軸及び推進器翼に曲損 B 左舷船首部外板から右舷船首部外板にわたる破口
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、操業を終え、後片付けをしながら、自動操舵により約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同

	<p>じ。)で、大崎鼻南西方沖を北東進した。</p> <p>船長Aは、後片付けを終えて操舵室に戻り、漁場を出発する際に船首方に他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、船首目標としていた山だけを見て速力を約15knに増速し、船首浮上により船首方に死角を生じたものの、同じ針路及び速力で航行を続け、大崎鼻西方沖において、平成26年7月5日10時50分ごろ、船体に衝撃を感じ、その後、A船がB船の左舷船首部と衝突してB船を乗り切ったことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大崎鼻西方沖において、船首を北西方に向け、船首及び船尾からそれぞれ錨を入れて錨泊した。</p> <p>船長Bは、右舷船首部甲板で一本釣り漁中、眼鏡が汚れたので眼鏡を拭きに操舵室へ戻ったところ、左舷船尾方約500mに接近するA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、A船がB船を避けてくれると思い、A船を見ていたところ、A船がB船を避ける気配がなく、なおも接近して来たので、危険を感じて海に飛び込んだ直後、A船と衝突した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、速力が約15kn以上になると船首が浮上し、操舵室の舵輪後方に立った姿勢では、正船首から両舷それぞれ約10°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>B船は、船首及び船尾から錨索をそれぞれ約100m繰り出していた。</p> <p>B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示していなかった。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大崎鼻西方沖を北東進中、船長Aが、漁場を出発する際、船首方に他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、船首浮上により船首方に死角を生じていたものの、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大崎鼻西方沖で船首及び船尾からそれぞれ錨を入れて錨泊中、船長Bが、左舷船尾方約500mに接近するA船を認め、A船がB船をいずれ避けてくれるものと思い、錨泊を続けていたことから、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、大崎鼻西方沖において、A船が北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首浮上により船首方に死角を生じていたものの、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、左舷船尾方約500mに接近するA船を認め、A船がB船をいずれ避けてくれるものと思い、錨泊を続けていたため、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>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"> ・ 船首方に死角が生じる場合には、船首を左右に振るなどして適切な見張りを行うこと。 ・ 自船に接近して来る船舶がいる場合には、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことのできる手段で注意を喚起すること。

付図1 事故発生経過概略図

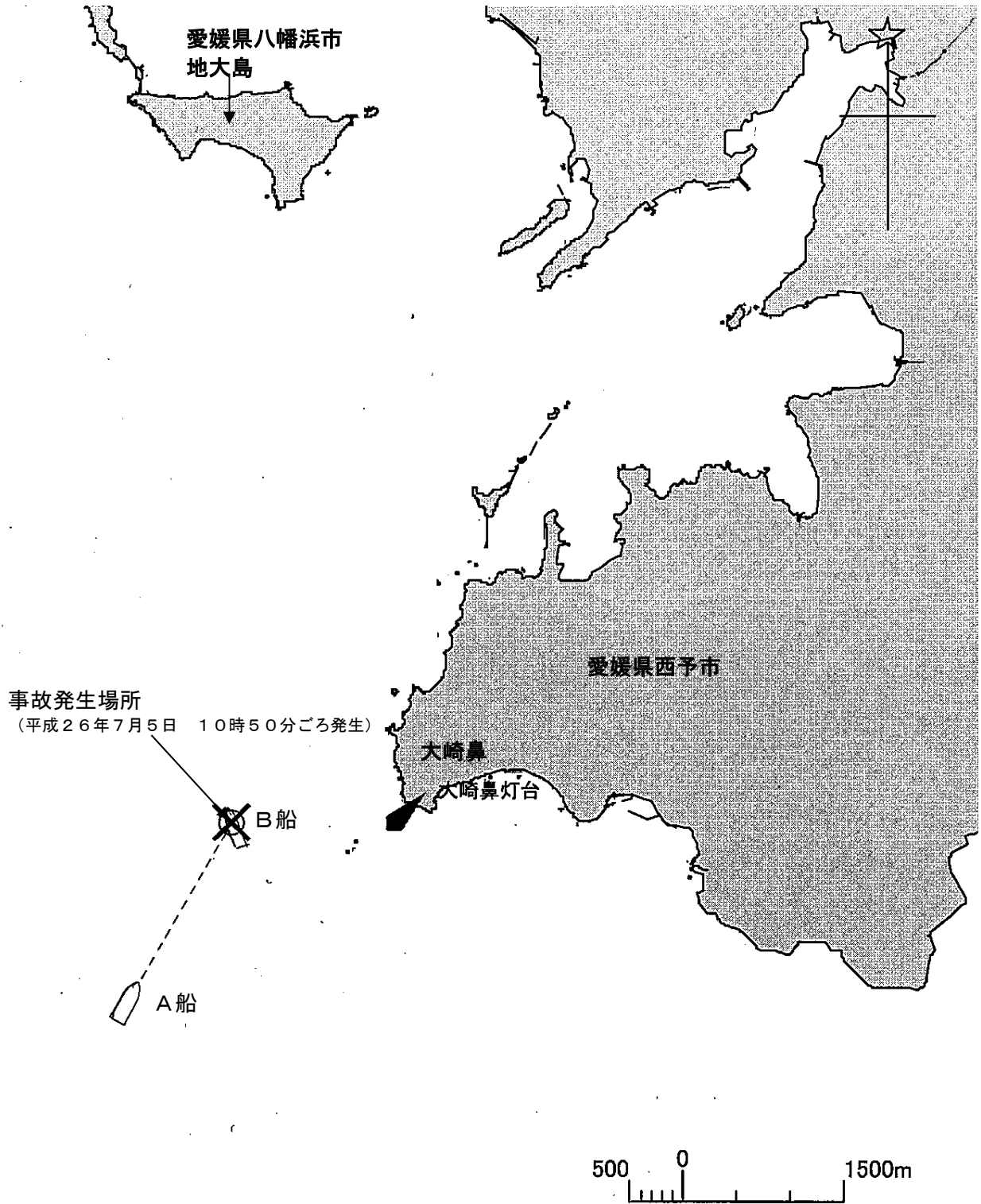


写真1 B船の損傷状況

