

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14日 09時30分ごろ
発生場所	広島県呉市倉橋島南東方沖 安芸船害岩灯標から真方位044° 2.1海里付近 （概位 北緯34° 05.87′ 東経132° 35.53′）
事故調査の経過	平成26年8月19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 菊浅丸、6.1トン HS2-3302（漁船登録番号）、個人所有 13.20m（Lr）×2.75m×0.91m、FRP ディーゼル機関、421kW（動力漁船登録票による）、平成19年6月15日 B 漁船 ちどり丸、4.96トン HS3-26470（漁船登録番号）、個人所有 9.58m（Lr）×2.60m×0.91m、FRP ディーゼル機関、46kW、昭和52年3月27日 第270-11590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 65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56年10月16日 免許証交付日 平成24年8月28日 （平成30年8月24日まで有効） B 船長B 男性 76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49年9月2日 免許証交付日 平成25年2月28日 （平成30年12月23日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に破口及び擦過傷 B 右舷中央部外板に破口を伴う亀裂及び操舵室後部の圧壊等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、たちうお引き縄漁の潮上りのため、船長Aが倉橋島南東岸沖に操業漁船が多数いるのを確認したのち、手動操舵により約13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、同島南東方沖に向けて西進した。</p> <p>船長Aは、左舷船首約10°の沿岸部付近に北方へ向けてえい網している二そう引きの漁船団7~8隻を認めたので、この船団をどのようにして避けようかと考えながら、同船団の方を見て航行した。</p> <p>A船は、船長Aが、船首方に目を向けたところ、前路至近にB船を認め、危険を感じ、機関を後進一杯にしたものの、間に合わず、倉橋島南東方沖において、平成26年7月14日09時30分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、船長Bが、操舵室後方中央部にある出入口と巻上げ用ローラとの間に椅子を置き、その椅子に腰を掛け、リモコン操作により、約1~2knの速力でえびこぎ網を引きながら、倉橋島南東方沖を北東進した。</p> <p>船長Bは、右舷方約1,200mにB船へ接近して来るA船を初認したものの、B船がえい網中なので、A船がB船を避けてくれるものと思い、その後、船首方を見ながら操業を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、右舷方を見たところ、約100mに接近して来るA船を認めたので左舵一杯を取ったが、危険を感じて姿勢を低くした直後、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが衝突により左舷側に飛ばされて全身を打撲したものの、A船及び僚船の協力を得て網を揚収したのち、A船及び僚船に伴走され、自力で航行して帰港した。</p> <p>船長Bは、入港後、病院で全治1か月の両膝関節捻挫、腰椎捻挫及び全身打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況1、写真3 B船の損傷状況2 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、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、船首甲板にオーニングを設置していたが、操舵室からの見張りには支障がなかった。</p> <p>船長Bは、日頃、通航船がえい網中のB船を避けてくれていたので、A船がえい網中のB船を避けてくれるものと思った。</p> <p>B船は、汽笛を装備しており、操作スイッチが操舵室内にあった。</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、倉橋島南東方沖を西進中、船長Aが、左舷船首方の二そう</p>

	<p>引きの漁船団に意識を向けて航行し、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>船長Aは、左舷船首方の二そう引きの漁船団と進路が交差する状況であったことから、避航方法を探るために、同船団に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、倉橋島南東方沖を北東進中、船長Bが、右舷方約1,200mに接近するA船を認めたものの、B船がえい網中なので、A船がB船をいずれ避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、A船の接近に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、日頃、通航船がえい網中のB船を避けてくれていたことから、A船がB船をいずれ避けてくれるものと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、倉橋島南東方沖において、A船が西進中、B船が北東進中、船長Aが、左舷船首方の二そう引きの漁船団に意識を向けて航行し、また、船長Bが、右舷方約1,200mに接近するA船を認めたものの、B船がえい網中なので、A船がB船をいずれ避けてくれるものと思い、共に見張りを適切に行っていなかったため、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>
<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"> ・ 常時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、汽笛等を使用して注意を喚起すること。

付図1 事故発生経過概略図

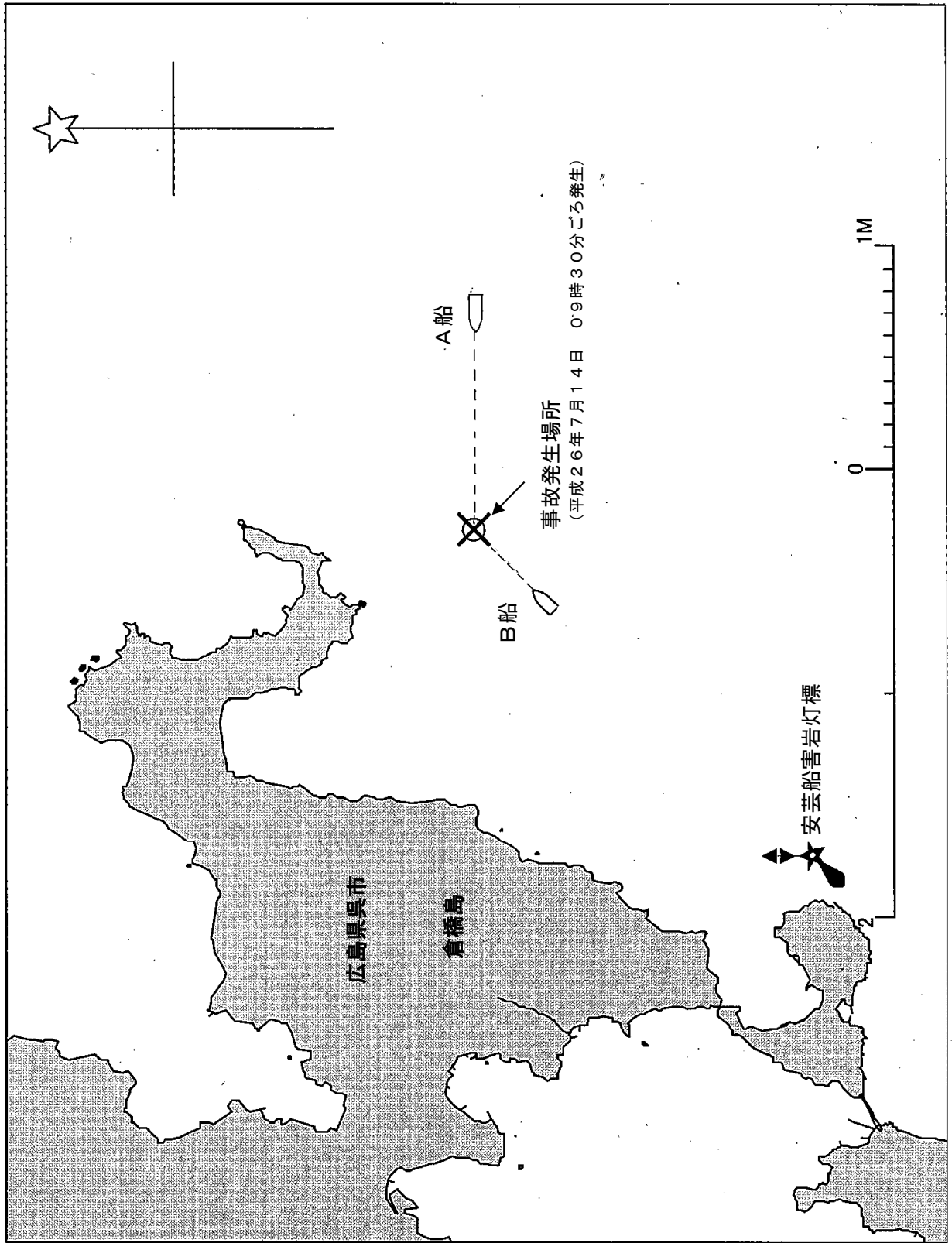
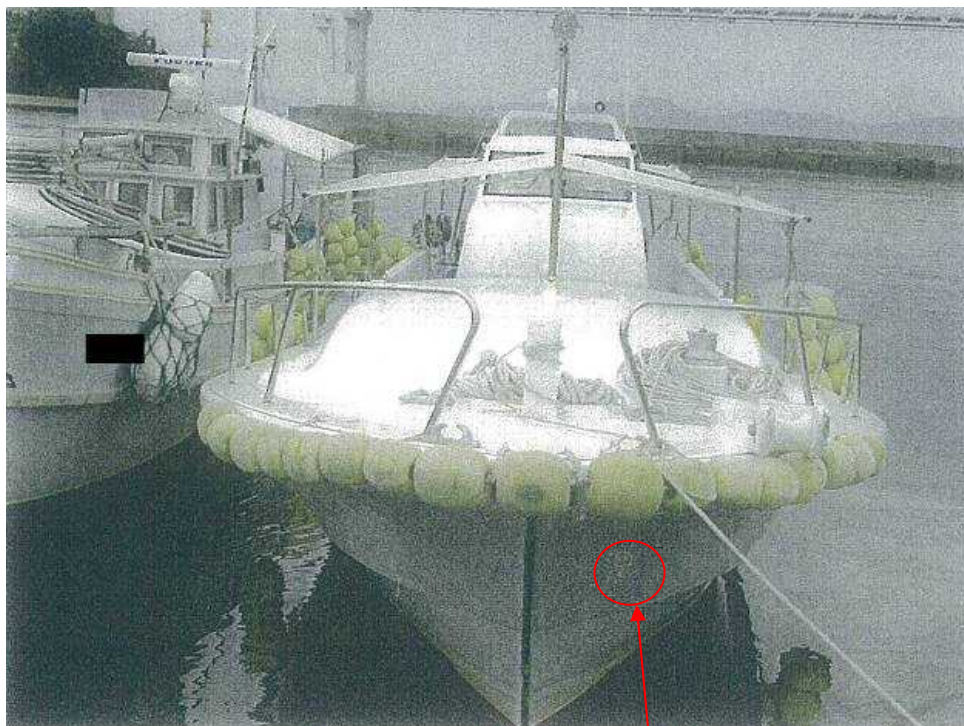
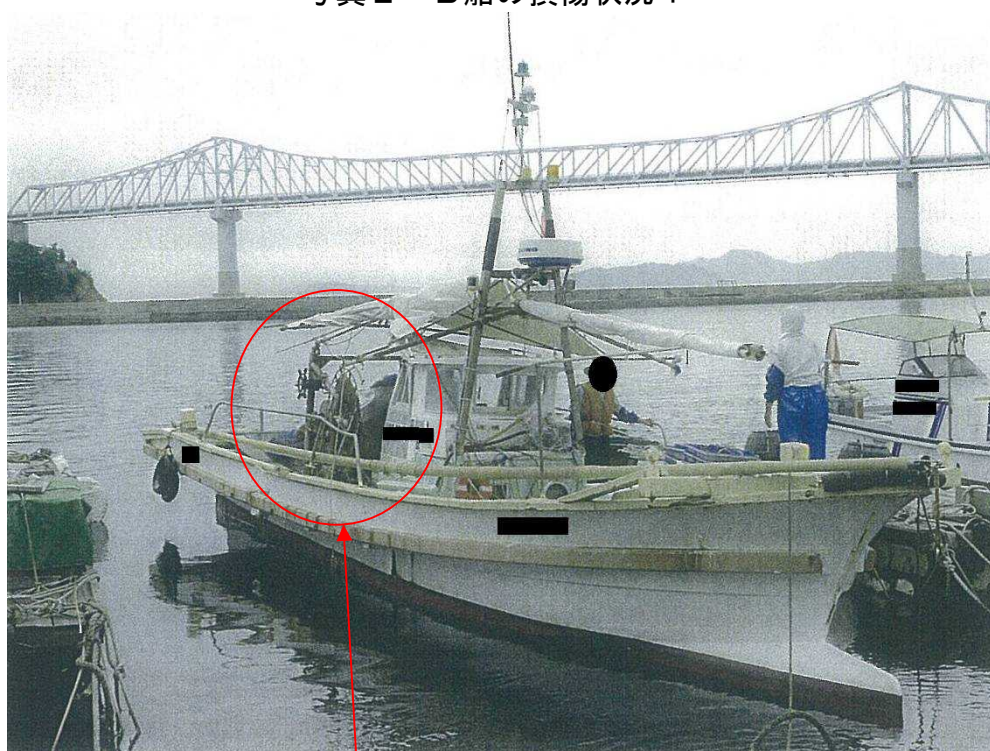


写真1 A船の損傷状況



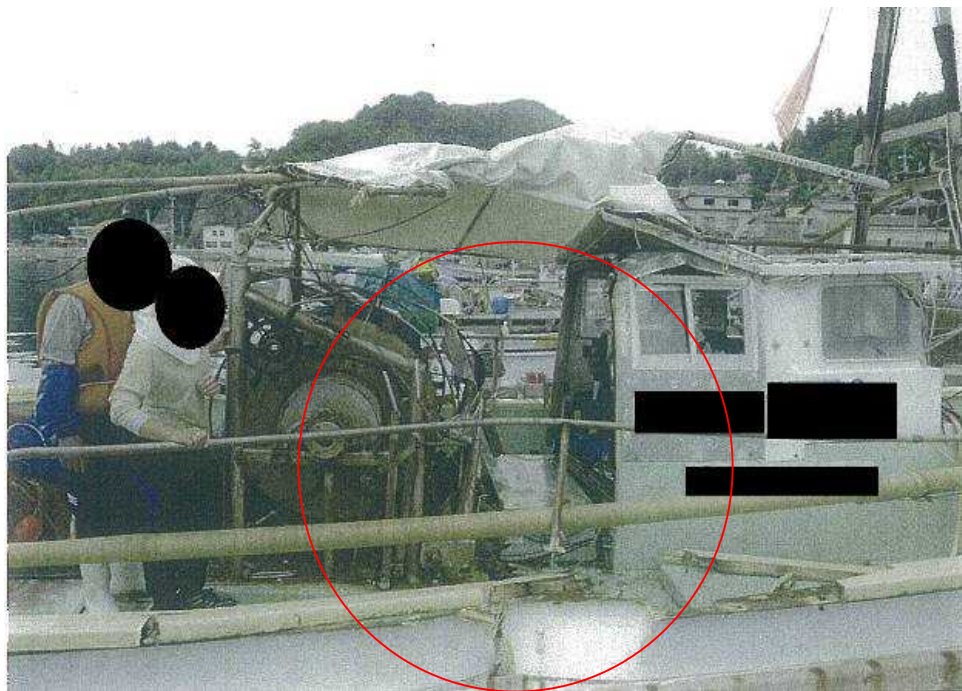
破口部

写真2 B船の損傷状況 1



損傷部

写真3 B船の損傷状況2



↑
損傷部