

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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27年1月18日 13時10分ごろ
発生場所	山口県岩国市伊勢小島北東方沖 <small>うかしまこうたるみ</small> 浮島港樽見D防波堤南灯台から真方位346° 4.0海里付近 （概位 北緯34° 01.59′ 東経132° 19.69′）
事故調査の経過	平成27年1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 プレジャーボート <small>あいしょう</small> 愛勝、2.7トン 270-47264 広島、有限会社海田塗装 7.86m (Lr) × 2.44m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、103.00kW、平成24年3月 B プレジャーボート <small>たや丸</small> 多谷丸、1.1トン YG3-57259（漁船登録番号）、個人所有 6.43m (Lr) × 1.99m × 0.71m、FRP ディーゼル機関、44.10kW、平成7年5月30日 第291-35423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 42歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年4月15日 免許証交付日 平成23年4月15日 （平成28年4月14日まで有効） B 船長B 男性 59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17日 免許証交付日 平成25年6月26日 （平成30年10月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底に擦過傷及び右舷灯破損 B 左舷中央部に亀裂、船尾オーニング支柱に曲損、操舵スタンドの脱落及び機関に濡損
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、家族3人（大人1人、子供2

	<p>人) (以下「A船の同乗者」という。) を乗せ、岩国市柱島南方沖の釣り場を発進し、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、手動操舵により約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、GPSプロッターに登録していた伊勢小島北東方沖の大ゾネに向かった。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの画面を見ながら北西進していたところ、‘大ゾネの南東方約300mに「X2」と登録された目印’(以下「X2」という。)があることに気づき、X2が浅所だと思った。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの画面に注意を向けながら右転し、X2を左舷側に見て、速力を約12knに減速するとともに反時計回りに大きく旋回して大ゾネに向けて南西進していたところ、衝撃を感じ、A船が止まったので、船首方を見るとB船を認め、B船と衝突したことに気付いた。</p> <p>A船の同乗者の1人は、衝突後、海上保安庁に通報した。</p> <p>A船は、広島港の係船地まで自力で帰航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人(以下「同乗者B₁」及び「同乗者B₂」という。)を乗せ、大ゾネで機関を止めて錨泊し、船首を南南西方に向けて釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、船尾部で船首方を向いて座り、両舷に竿を出し、時折立ち上って周囲を見回しながら釣りをを行い、同乗者B₁は左舷中央部で左舷方を向いて座り、同乗者B₂は右舷船首方で右舷方を向いて座り、それぞれ竿を出して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、釣り場を移動しようと思い、機関を始動し、同乗者B₁及び同乗者B₂に移動する旨を伝え、同乗者B₁が、船体中央部左舷側のローラーで錨索を巻き揚げる準備を始めたとき、左舷後方約50mのところに接近するA船に気づき、船長Bに知らせた。</p> <p>船長Bは、このとき初めてA船に気づき、A船が針路及び速力に変化なく接近するので、衝突の危険を感じ、同乗者B₁及び同乗者B₂に海へ飛び込むよう指示して、同乗者B₁と共に海に飛び込んだ。</p> <p>B船は、平成27年1月18日13時10分ごろ、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>同乗者B₂は、本事故後、B船が沈没すると思い、海に飛び込んだ。</p> <p>船長B、同乗者B₁及び同乗者B₂は、A船に救助された。</p> <p>B船は、A船の船首部がB船の左舷中央部に乗り上がるようにして停止したため、左舷側から浸水し、本事故発生場所付近で沈没した。</p> <p>B船は、3日後の21日、クレーン船により引き揚げられ、マリナーが所有するボートでマリナーまでえい航された。</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 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.2m</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Aは、本事故後、X2が浅所ではなかったことを知り、以前操作ボタンに触れ、誤って登録した可能性があったと思った。</p> <p>船長Aは、大ZONE付近で約3回釣りをしたことがあった。</p> <p>船長A及びA船の同乗者3人は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船は、水深約32mの場所で船首から全長約180m、径約24mmのクレモナ製の錨索を約80m繰り出して錨泊をしていた。</p> <p>B船は、黒色球形形象物を表示していなかった。</p> <p>B船は、B船備付けの笛はあったが、その他の音響信号装置はなかった。</p> <p>船長Bは、大ZONE付近での釣り経験が数多くあり、これまでに他船が釣りをするために、錨泊中のB船の近くを高速で通過し、大ZONEに接近するのを数多く見ていた。</p> <p>同乗者B₁は、本事故発生の約1分前にA船が左舷後方からB船に接近していることに気付いていたが、船長Bに知らせていなかった。</p> <p>船長Bは、大ZONE付近で釣りをを行う多くの他船を見ていたので、接近する他船があっても、同じように釣りをするために接近しており、いずれ停止するものと思っていた。</p> <p>船長B、同乗者B₁及び同乗者B₂は、救命胴衣を着用していた。</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 なし A なし、B なし</p> <p>A船は、伊勢小島北東方沖を南西進中、船長Aが、GPSプロッターの画面に注意を向けながら航行し、見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターに登録されていたX2が浅所だと思い、X2を避けようと考えていたことから、GPSプロッター画面に注意を向けながら航行していたものと考えられる。</p> <p>B船は、伊勢小島北東方沖で釣りをを行いながら錨泊中、船長Bが、釣りに注意を向けて、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、大ZONE付近で釣りをを行う多くの他船を見ていたことから、接近する他船があっても同じように釣りをするために接近しており、いずれ停止するものと思い、釣りに注意を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、伊勢小島北東方沖において、A船が南西進中、B船が釣りをを行いながら錨泊中、船長Aが、GPSプロッターの画面に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かずに航行</p>

	<p>し、また、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ため、接近するA船に気付かずに錨泊を続け、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">・ 航行中は、常時適切な見張りを行うこと。・ 錨泊中であっても周囲の見張りを適切に行い、接近する他船に対しては、有効な音響信号による注意喚起信号を行うこと。・ 他の船舶が通常航行する水域で錨泊する場合は、錨泊を示す法定の形象物を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

