

船舶事故調査報告書

平成27年3月19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27日 13時05分ごろ
発生場所	山口県周防大島町満島北方沖 伊保田港A防波堤東灯台から真方位282°4,700m付近 （概位 北緯33°57.23′ 東経132°23.42′）
事故調査の経過	平成26年10月30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3栄光丸、4.0トン YG3-62265（漁船登録番号）、個人所有 10.19m（Lr）×2.73m×0.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和58年11月3日 B プレジャーボート 太陽丸、2.0トン YG3-59195（漁船登録番号）、個人所有 7.17m（Lr）×2.21m×0.58m、FRP ディーゼル機関、95.60kW、平成11年5月28日 第291-28960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 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53年12月8日 免許証交付日 平成25年7月5日 （平成30年7月4日まで有効） B 船長B 男性 71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51年3月5日 免許証交付日 平成26年6月26日 （平成31年9月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底に亀裂 B 左舷船尾外板に破口、機関等に濡損
事故の経過	A船は、船長Aが、1人で乗り組み、操舵室の椅子に腰を掛け、約13ノットの速力で自動操舵により満島北東方沖を南南西進していた

	<p>た。</p> <p>船長Aは、船首方に死角を生じていたものの、船首方には他船はいないものと思って航行を続けていたところ、平成26年10月27日13時05分ごろ、満島北方沖において、衝突の衝撃を感じた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、満島北方沖で機関を停止して船首を南方に向けて錨泊し、船長Bが左舷船尾部で釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、左舷船尾方約2,000mに接近するA船を視認した際、A船がB船の船尾方に向首しているように見えたので、A船がB船の船尾方を通過するものと思い、その後船首方を見ながら釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、ふと左舷船尾方を見てA船が約100mに接近していることに気づき、衝突の危険を感じ、右舷船尾部に移動してハンドレールを掴んだ直後、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突するのを目撃した。</p> <p>船長Bは、B船の左舷船尾部から海水が流入し、沈没しそうになったので、海に飛び込んだ後、衝突場所付近で停船したA船まで泳ぎ、船長AによりA船に引き揚げられた。</p> <p>B船は、衝突後に沈没したが、28日、船長Aが手配したクレーン台船により引き上げられ、定係地にえい航された。</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 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、レーダーを作動させていたが、B船の映像には気付かなかった。</p> <p>B船は、水深約30mの場所で、重さ約10kgの錨に長さ約180m、直径約10mmの化学繊維製ロープを取り付けて船尾から投入し、同ロープを約100m繰り出していた。</p> <p>船長Bは、有効な音響による信号手段として笛を備えていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>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、満島北方沖を南南西進中、船長Aが、船首方には他船はいないものと思い、船首方の死角を補う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、満島北方沖で釣りを行いながら錨泊中、船長Bが、左舷船尾方約2,000mに接近するA船を初認した際、A船がB船の船尾方を通過するものと思い、その後見張りを適切に行っていなかったこ</p>

	<p>とから、A船が衝突のおそれのある態勢で接近してくることに気付かずに錨泊を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船を初認した際、A船がB船の船尾方向に向首しているように見えたので、A船がB船の船尾方を通過するものと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、満島北方沖において、A船が南南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、船首方には他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船の船尾方を通過するものと思い、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>
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"> ・ 船首方に死角が生じる場合には、椅子から立ち上がったたり、船首を左右に振るなどして適切な見張りを行うこと。 ・ 錨泊中に接近する他船を認めた場合には、その動向に注意し、必要に応じて衝突を避けるための措置を適切に講じること。

付図1 事故発生経過概略図

