

船舶事故調査報告書

平成28年9月15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7月3日 07時00分ごろ
発生場所	境港 境港第2防波堤北灯台から真方位347°640m付近 (概位 北緯35°33.3′ 東経133°16.4′)
事故の概要	漁船第十浦郷丸 ^{うらごう} は、西進中、また、プレジャーボート ^{ひかり} 光号は、漂泊中、両船が衝突した。 光号は、船長及び同乗者1人が負傷し、船尾外板の破口等を生じ、また、第十浦郷丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月3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 第十浦郷丸、19トン SN2-2728（漁船登録番号）、浦郷水産株式会社 19.94m (Lr) × 4.27m × 1.98m、FRP ディーゼル機関、573.69kW、平成3年1月18日 第272-19147号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 光号、1.09トン TT3-8267（漁船登録番号）、個人所有 4.94m (Lr) × 1.62m × 0.62m、FRP ガソリン機関、18.40kW、昭和56年7月19日 第272-23071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 57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61年4月4日 免許証交付日 平成23年3月7日 (平成28年4月3日まで有効) B 船長B 男性 80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52年2月25日 免許証交付日 平成27年2月4日 (平成32年5月15日まで有効)

	同乗者B ₁ 男性 62歳
死傷者等	A なし B 重傷 2人（船長B及び同乗者B ₁ ）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船外機が脱落、船尾外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東流約0.5～1ノット（kn）
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、島根県西ノ島町西ノ島北西方沖での操業を終え、機関整備の目的で境港に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室内の舵輪後方にある椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、境港の航路入口に向け、約13knの対地速力で境港内を手動操舵により西進した。</p> <p>船長Aは、航路に入る前に前方を見たとき、左舷前方で操業する複数の小型漁船を認めたが、航路内には他船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、境港第2号灯浮標を右舷正横方に見て航路に入った後、航路に沿って西進を続け、境港境水道第4号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に向けるため前方を見たとき、本件灯浮標の先に先行船を認めた。</p> <p>船長Aは、境港境水道第2号灯浮標（以下「水道第2号灯浮標」という。）付近で、本件灯浮標に向けて左転し、本件灯浮標及び先行船を見ながら航行中、平成27年7月3日07時00分ごろ、船体に衝撃を感じたので、直ちに機関を全速力後進にかけて周囲を確認したところ、船首方至近にB船の船体を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、所属する漁業協同組合に救急車の要請と海上保安庁への通報を依頼した後、B船を横抱きにしてえい航し、境港の昭和北1号岸壁に着けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B₁ほか1人（以下「同乗者B₂」という。）を乗せ、水道第2号灯浮標の南側の航路内で、機関を停止して船首を西方に向け、釣りをしながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは右舷船尾で右舷方を、同乗者B₁は左舷中央で左舷方を、同乗者B₂は船首で船尾方をそれぞれ向いて甲板上に座っていた。</p> <p>B船は、船長Bが、同乗者B₂の発した声で船尾方を見たとき、至近になったA船を初めて認め、B船の船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で落水し、同乗者B₂によってB船上に引き揚げられた後、救急車で病院へ搬送され、溺水、急性呼吸不全、誤嚥性肺炎、外傷性くも膜下出血及び肋骨骨折と診断されて入院した。</p> <p>同乗者B₁は、衝突の衝撃で転倒し、境港市所在の病院で受診した</p>

	<p>ところ、^{けい}頸椎捻挫及び第一腰椎右横突起骨折と診断された。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、中型まき網漁船団の^{ひぶね}灯船であった。 船長Aは、本事故発生場所付近の航行経験が多数あった。 船長Aは、レーダーを作動させていたが、視界が良かったので主に目視で見張りを行っていた。 船長Aは、航路内を見たとき、小型船であるB船の船尾を見る状況であったので、B船の存在に気付かなかったのかもしれないと本事故後に思った。 B船は、笛が船内にあった。 船長B、同乗者B₁及び同乗者B₂は、B船で月に10回程度、境港付近で釣りをしていた。 船長Bは、境港の航路付近は、頻繁に他船が航行することを知っていたが、これまで漂泊して釣りを行っているとき、航行中の他船が、漂泊しているB船を避けていたので、本事故時も、航行中の他船が、漂泊中のB船を避けるものと思っていた。 船長B、同乗者B₁及び同乗者B₂は、いずれも救命胴衣を着用していなかった。</p>
分析 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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、境港の航路を西進中、船長Aが、航路に入る前に航路内を見たとき、他船を認めなかったため、船首方に他船はいないものと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、漂泊しているB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、航路内を見たとき、小型船であるB船の船尾を見る状況であったので、B船の存在に気付かなかった可能性があると考えられる。 B船は、境港の航路内で釣りをしながら漂泊中、船長Bが、航行中の他船が漂泊しているB船を避けるものと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、境港の航路内において、A船が西進中、B船が釣りをしながら漂泊中、船長Aが、航路に入る前に航路内を見たとき、他船を認めなかったため、船首方に他船はいないものと思い、前路の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、航行中の他船が漂泊しているB船を避けるものと思い、周囲の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>

- ・航行中は、目視とレーダーを併用するなどして、常時、適切な見張りをを行うこと。
- ・釣りをしながら漂流しているときも、周囲の適切な見張りをを行うこと。
- ・プレジャーボートの乗船者は、救命胴衣等を着用することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

