

船舶事故調査報告書

平成28年1月28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5月24日 15時30分ごろ
発生場所	島根県松江市美保関港 美保関港沖防波堤灯台から真方位072°520m付近 （概位 北緯35°33.6′ 東経133°18.9′）
事故の概要	遊漁船春静丸は、南西進中、プレジャーボートステージIIは、錨泊中、両船が衝突した。 春静丸は、左舷船首外板に擦過傷を生じ、また、ステージIIは、左舷船首外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年6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 遊漁船 春静丸、4.8トン SN3-19637（漁船登録番号）、個人所有 11.81m(Lr)×2.71m×0.84m、FRP ディーゼル機関、253.75kW、平成8年10月 第272-18962号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート ステージII、5トン未満 272-20000鳥取、個人所有 7.02m(Lr)×2.57m×1.37m、FRP ガソリン機関、95.60kW、平成10年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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10月24日 免許証交付日 平成26年6月19日 （平成32年3月4日まで有効） B 船長B 男性 54歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成23年11月29日 免許証交付日 平成27年5月20日 （平成32年5月19日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首外板に擦過傷 B 左舷船首外板に擦過傷</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、松江市地蔵崎北北西方沖での遊漁を終え、美保関港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、操舵室内の右舷側に設置された舵輪の後ろにある椅子に腰を掛け、レーダーを使用し、時折減速して周囲の見張りをを行いながら、手動操舵により松江市美保関灯台の南方を南西進した。</p> <p>船長Aは、極微速力前進に減速して‘美保関港東方沖にある定置網’（以下「本件定置網」という。）と陸岸との間を航行し、本件定置網の位置を示すブイを確認しながら西進した。</p> <p>船長Aは、本件定置網と陸岸との間を通過後、船首方に他船を見掛けなかったため、船首方に航行の支障となる他船はいないものと思い、レーダーの電源を切って椅子に腰を掛けた姿勢で約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）に増速して南西進中、衝撃を感じ、周囲を確認したところ、左舷後方にB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、釣り客及びB船の安全を確認したのち、美保関港まで自力で帰航し、帰港後、海上保安庁に本事故の通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人（以下「同乗者B」という。）1人を乗せ、美保関港沖防波堤東方の港界内で機関を停止し、船首を北東方に向けて錨泊していた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾で右舷方を向き、同乗者Bは左舷船尾で左舷方を向いてそれぞれクーラーボックスに腰を掛け、竿を出して釣りをしていたところ、左舷船首方約200mの所にB船に接近するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、B船が錨泊しているため、航行中のA船がB船を避けてくれるものと思っていたところ、A船にB船を避ける気配がなく、なおも接近して来たため、危険を感じてA船に対し、同乗者Bと共に大きく手を振り、大声でB船の存在を知らせた。</p> <p>B船は、平成27年5月24日15時30分ごろ、その左舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、自力で航行して境港の係留地に帰った。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、速力が約12kn以上になると船首が浮上し、正船首から右に約12°左に約8°の範囲で死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、レーダーを使用したり、速力を下げて船首浮上を少なくするなど、船首死角を補う見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、遊漁船業を始めてから約40年の経験を持ち、A船の船</p>

	<p>長としては約14年間の経験があり、本事故発生場所付近の航行経験が相当数あった。</p> <p>船長Aは、美保関港の沖で錨を入れて釣りをしている他船を日頃見掛けておらず、本件定置網と陸岸との間を通過後、船首方を見たものの、船首方には航行の支障となる他船はいないものと思い、増速した。</p> <p>B船は、水深約10mの場所で重さ約20kgの錨1個を船首から投入し、直径約16mmの合成繊維製の錨索を約20m繰り出して船首のクリートに固縛していた。</p> <p>B船は、黒色球形形象物を備えていたが、これまで錨泊中であることを示す同形象物を表示していなかったため、本事故時も同形象物を表示していなかった。</p> <p>船長Bは、笛を所持していたが、吹鳴しなかった。</p> <p>船長Bは、平成23年12月ごろから月に5～6回の頻度でB船を運航して釣りに出ている。</p> <p>船長Bは、2～3年前に美保関港の沖で5～6回錨泊して釣りをした経験があった。</p> <p>船長Bは、これまで錨泊して釣りをしている時、いつも航行中の他船が錨泊をしているB船を避けていたので、本事故時も航行中のA船が錨泊しているB船を避けてくれるものと思っていた。</p> <p>船長A及び釣り客全員は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長B及び同乗者B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</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、美保関港を南西進中、船長Aが、船首方に航行の支障となる他船はいないものと思い、レーダーを使用するなど、船首死角を補う見張りを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、美保関港の沖で錨を入れて釣りをしている他船を日頃見掛けておらず、本件定置網と陸岸との間を通過後、船首方を見たものの、B船を見落とし、船首方には航行の支障となる他船はいないものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、美保関港で釣りをしながら錨泊中、船長Bが、左舷船首方約200mに接近するA船を視認し、A船がB船を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>船長Bは、これまで錨泊して釣りをしている時、いつも航行中の他船が錨泊をしているB船を避けていたことから、本事故時も航行中</p>

	<p>のA船が錨泊中のB船を避けてくれるものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、長さ7m以上であることから、錨泊中は黒色球形形象物を表示する必要があった。</p>
原因	<p>本事故は、美保関港沖防波堤東方の美保関港内において、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、船首方に航行の支障となる他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを行っておらず、また、船長Bが、左舷船首方約200mに接近するA船を視認し、航行中のA船が錨泊中のB船を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>
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"> ・ 常時見張りを適切に行うこと。 ・ 錨泊中は、法定の灯火又は形象物を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

