

船舶事故調査報告書

平成28年5月12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4月18日 23時45分ごろ
発生場所	香川県三豊市粟島南方沖 <small>たぐま</small> 詫間港須田一文字防波堤東灯台から真方位332° 2,600m付近 （概位 北緯34° 15.4′ 東経133° 38.4′）
事故の概要	海上タクシーいたくらは、北北西進中、プレジャーボート <small>おおにし</small> 大西丸と衝突した。 大西丸は、船長及び同乗者が死亡し、右舷船首部が大破して転覆した。 いたくらは、左舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年4月20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 海上タクシー いたくら、5トン未満 281-36700香川、個人所有 7.60m (Lr) × 2.64m × 1.27m、FRP ディーゼル機関、110.30kW、平成11年4月 B プレジャーボート 大西丸、5トン未満 280-12406香川、個人所有 6.06m (Lr) × 1.87m × 0.85m、FRP ガソリン機関、44.10kW、昭和55年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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53年9月29日 免許証交付日 平成23年5月30日 （平成29年4月1日まで有効） B 船長B 男性 56歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年8月28日 免許証交付日 平成24年12月25日 （平成30年8月27日まで有効）

	同乗者B 男性 56歳
死傷者等	死亡 2人(船長B及び同乗者B)
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 右舷船首部が大破
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 高潮時 月没時刻：18時05分
事故の経過	<p>A船は、船長Aが乗り組み、旅客1人を乗せ、粟島港の係留地に向け、平成27年4月18日23時40分ごろ三豊市詫間港を出港し、約16.5ノットの対地速力で手動操舵により粟島南方沖を北北西進した。</p> <p>船長Aは、操舵室の椅子に腰を掛けて操船し、1.5海里(M)レンジとしていたレーダー画面に粟島港が映るころ、0.75Mレンジに切り換え、主に目視で見張りを行いながら航行を続けていたところ、23時45分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、急いで操舵室の外に出てみると、B船の右舷船首部がA船の左舷中央部の船底に入り込んでいたので、B船と衝突したことに気づき、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Aは、B船が大破した右舷船首部からの浸水により間もなく転覆するところを目撃した。</p> <p>船長Aは、客室にいた旅客に依頼して2人でサーチライトと懐中電灯を使ってB船を照らして見失わないようにしながら巡視艇が来るのを待った。</p> <p>B船は、船長Bが乗り組み、同乗者Bを乗せ、粟島南方沖でA船と衝突した。</p> <p>同乗者Bは、19日01時42分ごろ、船長Bは、02時46分ごろ、捜索に当たっていた巡視艇により海上でそれぞれ発見され、病院に搬送された。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、搬送された病院で死亡が確認され、両人とも18日23時50分ごろの溺死と検案された。</p> <p>B船は、巡視艇により、三豊市のマリーナにえい航された。 (付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 船長Aの操船状況、写真3 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、平成13年から海上タクシーの運航を始めた。</p> <p>船長Aは、23時30分ごろ粟島港から釣り客5人を乗せて詫間港に至り、23時40分ごろ詫間港を出港した。</p> <p>船長Aは、詫間港を出港する時、A船の航海灯が表示されていることを確認した。</p> <p>A船のレーダー画面の映り具合は、良好であった。</p> <p>A船の旅客は、本事故当時、操舵室内の後部の椅子に腰を掛け、下</p>

	<p>を向きながら携帯電話を操作していた。</p> <p>船長Aは、視界が良好であり栗島港の係留地に接近していたので、主に船首方の見張りを目視で行っていた。</p> <p>船長Aは、A船の機関音が大きいので、他船から汽笛の吹鳴があっても聴こえないと思った。</p> <p>船長Aは、B船と衝突後、A船の左舷側下方に潜り込んだ状態のB船から機関音が聞こえていたが、B船の航海灯が表示されているかどうかを確認していなかった。</p> <p>船長Aは、巡視艇が来るまでの間に船長Aが回収したB船のクーラーボックスには魚が一杯に入っていることを確認した。</p> <p>本事故発生場所付近には、A船及びB船以外の船舶はいなかった。</p> <p>船長Bは、いつも香川県多度津町多度津港から出航していた。</p> <p>船長Bは、18日10時までは在宅していた。</p> <p>船長Bは、平均して月に1～2回釣りに出掛けていた。</p> <p>同乗者Bは、年に1～2回船長Bと釣りに出掛けていた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、発見された時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船には、マスト灯及び両色灯の設備があったが、本事故による縦席付近の損傷が激しく、B船の航海灯のスイッチが点灯状態になっていたのかどうかは確認できなかった。また、本事故発生時、B船のスロットルレバーがどの位置にあったかについても確認できなかった。</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 不明 A なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、栗島南方沖を北北西進中、A船の船首部とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、視界が良好であり栗島港の係留地に接近していたので、主に船首方の見張りを目視で行っていたものの、B船に気付かなかったものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、栗島南方沖において、A船と衝突したものと考えられるが、その運航状況並びに船長B及び同乗者Bの行動については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長B及び同乗者Bの死因は、共に溺死であった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、栗島南方沖において、北北西進中のA船と、B船と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。

付図1 事故発生経過概略図

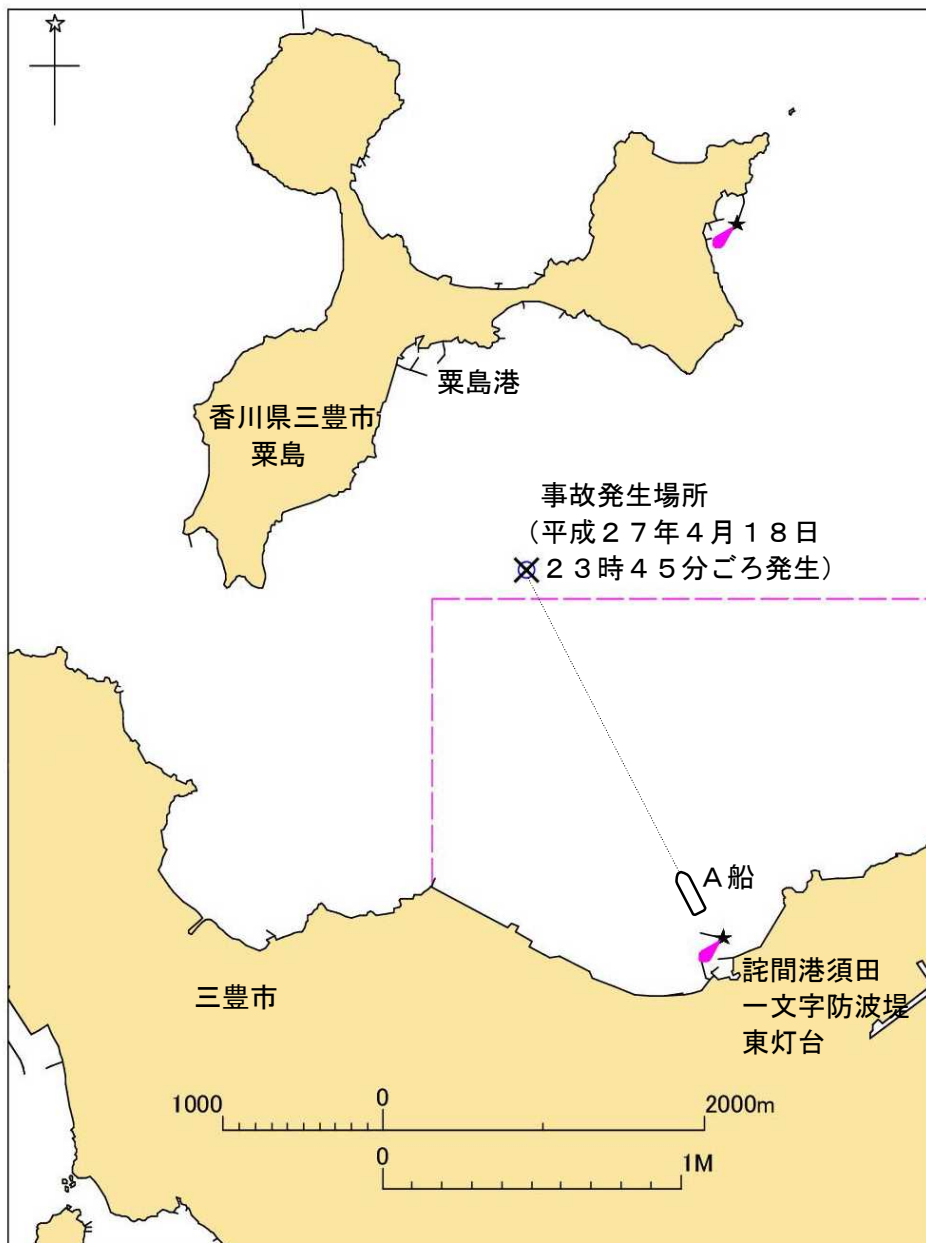


写真1 A船



写真2 船長Aの操船状況



写真3 B船

