

船舶事故調査報告書

平成29年1月26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28年1月4日 07時15分ごろ
発生場所	徳島県阿南市富岡港の派川那賀川河口 富岡港防砂堤灯台から真方位158°70m付近 （概位 北緯33°55.5′ 東経134°42.7′）
事故の概要	プレジャーボート翔栄は、東南東進中、また、漁船海龍丸は、北西進中、両船が衝突した。 海龍丸は、船長が負傷し、左舷船尾部外板の割損等を生じ、また、翔栄は、左舷船首部ブルワークに擦過痕を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 翔栄、2.9トン 280-28017 徳島、個人所有 9.03m (Lr) × 2.40m × 0.59m、FRP ガソリン機関、209.62kW、平成3年7月 B 漁船 海龍丸、1.7トン T03-19207（漁船登録番号）、個人所有 7.53m (Lr) × 2.24m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、73.60kW、平成6年10月31日 第280-43801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 63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 平成6年3月8日 免許証交付日 平成26年3月3日 （平成31年3月7日まで有効） B 船長B 男性 58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51年3月19日 免許証交付日 平成23年5月6日 （平成29年5月5日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部ブルワークに擦過痕 B 左舷船尾部外板に割損、操縦区画の風防に破損、スパンカー用支柱の脱落
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：07時07分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、機関室のビルジ増加の原因を調査する目的で、阿南市青島北北東方沖約0.5海里（M）に向け、平成28年1月4日07時05分ごろ派川那賀川の係留場所を出発した。</p> <p>A船は、約16ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で派川那賀川河口を東南東進中、船長Aが、左舷船首方の防砂堤先端付近に揚網中の漁船を認め、同船に注意しながら左舵を取るとともに機関の回転数を上げた。</p> <p>A船は、約17knの速力となって左回頭中、07時15分ごろB船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員2人が乗り組み、阿南市中津島北方沖で刺し網漁を終え、派川那賀川の係留場所に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長Bは、富岡港防砂堤灯台を針路目標として阿南市白石南西方沖を北西進中、左舷船首方に派川那賀川を航行中のA船を認めた。</p> <p>船長Bは、そのうちにA船が右転して左舷対左舷で通過するものと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>B船は、船長Bが、A船が至近に迫っているものの避航する様子がないので、衝突の危険を感じ、甲板員に声を掛けた直後、A船と衝突した。</p> <p>B船は、A船に横抱きにされて係留場所付近の岸壁に戻った。</p> <p>船長Bは、病院に搬送され、頸髄不全損傷及び急性硬膜下血腫と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、1月3日に釣りを終えて帰港した際、機関室にビルジが溜まっていたので、いけすから海水が漏れているのではないかと思い、1月4日、いけすの水を抜いた状態で航行してビルジが溜まるか確認することとした。</p> <p>船長Aは、操舵室前部右舷側にある操縦席に腰を掛けて見張りをしていた。</p> <p>船長Aは、日出に備えてサングラスを掛けたものの、結露により操舵室の窓ガラスが曇っており、前方が見えにくかったので、サングラスを外した。</p> <p>船長Aは、派川那賀川河口を航行中、雲の陰から現れた太陽が眩し</p>

	<p>く、右舷船首方が見えにくい状態となったものの、それまでに右舷船首方に他船を認めていなかったため、右舷船首方には他船がないものと思っていた。</p> <p>船長Aは、操舵室の天窓から顔を出し、サングラスを掛けて見張りをしていればよかったと本事故後に思った。</p> <p>B船の甲板員は、魚の仕分け及び網の片付けを行っていた。</p> <p>本事故発生海域付近における本事故時の太陽の方位は、真方位約118°、高度は約1°であった。</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 あり A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、派川那賀川河口を東南東進中、船長Aが、右舷船首方には他船がないものと思い、左舷船首方の漁船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船首方からA船の前路に向けて航行しているB船に気付かず、左転及び増速をしてB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、派川那賀川河口において、太陽光が逆光で眩しくて右舷船首方が見えにくかったものの、それまでに右舷船首方に他船を認めていなかったため、右舷船首方には他船がないものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、派川那賀川河口を北西進中、船長Bが、左舷船首方から接近するA船が右転して左舷対左舷で通過するものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、派川那賀川河口において、A船が東南東進中、B船が北西進中、船長Aが、右舷船首方には他船がないものと思い、左舷船首方の漁船に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、左舷船首方から接近するA船が右転して左舷対左舷で通過するものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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"> ・ 操舵室の窓ガラスが曇っている場合は、停船して拭き取るなどし、視界を良好にすること。 ・ 太陽光により船首方の見張りをしにくいときは、サングラスを使用すること。 ・ 接近する他船を認めた場合、その動向を適切に判断し、余裕のある時期に必要な動作をとること。

付図1 事故発生経過概略図

