

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5月14日 03時00分ごろ
発生場所	岡山県玉野市宇野港 宇野港田井第5号灯標から真方位277°200m付近 (概位 北緯34°30.0′ 東経133°57.8′)
事故の概要	漁船 ^{しんいち} 眞一丸は、南南東進中、また、プレジャーボートアクアは、北北西進中、両船が衝突した。 アクアは、船長及び同乗者が負傷し、操舵スタンドの破損等を生じ、また、眞一丸は、右舷船首部等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年5月17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 眞一丸、1.72トン OY3-17702（漁船登録番号）、個人所有 6.26m(Lr)×1.79m×0.70m、FRP ディーゼル機関、33.8kW、昭和55年5月24日 第271-14184号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート アクア、5トン未満 271-14787岡山、個人所有 6.06m(Lr)×1.87m×0.85m、FRP ガソリン機関、36.8kW、昭和57年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56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10月13日 免許証交付日 平成26年2月17日 (平成31年11月21日まで有効) B 船長B 男性 43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 平成8年8月28日 免許証交付日 平成26年4月9日 (平成31年7月6日まで有効) 同乗者B 男性 67歳

死傷者等	A なし B 重傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 右舷船首部及び船底部外板に擦過傷 B 操舵スタンドに破損、右舷舷縁上部に擦過傷等
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 上げ潮の中央期 月没時刻：00時50分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、玉野市高^{たか}辺鼻において刺し網を揚げる目的で、平成28年5月14日02時55分ごろ、法定灯火を表示し、宇野港内の係留地を出航した。</p> <p>船長Aは、操縦席に腰を掛け、船首方の見張りを行いながら約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南南東進していたところ、03時00分ごろ、玉野市長^{ちか}崎東岸沖において、衝撃と同時にA船の主機回転数が急激に上昇したのを感じた。</p> <p>船長Aは、直ちに主機クラッチを中立に戻して周囲を確認したところ、A船の右舷正横方に半水没状態のB船の船首部を視認し、B船と衝突したことを知るとともにB船至近の海面に浮いている船長Bを認めた。</p> <p>船長Aは、船長Bを救助し、船長Bから友人1人（以下「同乗者B」という。）がいたことを告げられ、船長Bと一緒に同乗者Bを捜したものの、同乗者Bを発見できなかったため、海上保安庁に本事故の発生を通報して救助の要請を行った。</p> <p>船長Aは、A船の右舷側に同乗者Bを発見し、船長Bと共に同乗者Bを救助した後、119番通報で救急車の要請を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せて香川県寺島北東方沖での釣りを終え、02時50分ごろ、白色全周灯1個及び両色灯1個を表示して宇野港の係留地への帰途についた。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛け、同乗者Bが操縦席の右舷側に立って宇野港田井第3号灯標（以下「3号灯標」という。）の西側に向けて約7knの速力で手動操舵により北北西進した。</p> <p>船長Bは、3号灯標を右舷に見て通過する頃、以前、操縦区画にあるマスト上部に設置した白色全周灯の明るさにより周囲が見えにくくなり、付近海域で乗り揚げそうになった経験があったので、白色全周灯を消して付近の浅所に近づかないように海岸からの距離を目測しながら操船していた。</p> <p>B船は、船長Bが船首方至近にA船の白灯を視認した直後、A船と衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、共に海中に転落したものの、A船に救助されて長崎南西方の砂浜に運ばれたのち、救急車で岡山市内の病院に搬送され、船長Bが右^{ひざない}膝内側側副^{そくそく}靭帯^{ふくじん}損傷及び大腿^{がいかこつ}骨外^{がいかこつ}顆骨挫傷、同乗</p>

	<p>者Bが^{こつぱんりん}骨盤輪骨折とそれぞれ診断された。</p> <p>B船は、船長Aから本事故の連絡を受けて来援したA船の僚船に本事故発生海域付近から長崎沖までえい航された後、長崎南西方の砂浜に引き揚げられた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の白色全周灯及び両色灯の設置状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、いずれもレーダー及びGPSプロッターがなかった。</p> <p>船長Aは、漁業協同組合の組合員として約25年間の経験を有し、平成13年ごろからA船の船長として乗船していた。</p> <p>船長Aの眼高は、操縦席に腰を掛けた状態で、海面から約1.3mであった。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船は、白色全周灯を甲板上約1.9mの高さに、両色灯を約0.8mの高さにそれぞれ設置しており、両色灯が海面から船首頂部までの高さより低い位置に設置され、船首方から見えにくい状態であった。</p> <p>船長Bは、平成23年ごろからB船に乗船し、本事故発生海域を数多く航行した経験があり、夜間、周囲を確認する際に白色全周灯を消して航行していた。</p> <p>船長Bは、白色全周灯を消しても、両色灯だけを表示していれば、他船にB船の存在を知らせることができると思っていた。</p> <p>B船は、平成26年11月13日に日本小型船舶検査機構の第1種中間検査を受けた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していたものの、同乗者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 なし、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、宇野港において、法定灯火を表示して南南東進中、船長AがB船の存在に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船が白色全周灯を表示していなかったこと、及び両色灯が海面から船首頂部までの高さより低い位置に設置されていたことから、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。</p> <p>B船は、宇野港を北北西進中、船長Bが、白色全周灯を消して本事故発生海域付近の浅所に近づかないように海岸からの距離を目測することに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船の灯火に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、以前、白色全周灯の明るさにより周囲が見えにくく、本</p>

	<p>事故発生海域付近で乗り揚げそうになった経験があったことから、周囲の状況を確認しようと思い、白色全周灯を消して航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、宇野港において、A船が法定灯火を表示して南南東進中、B船が白色全周灯を消して北北西進中、船長Bが見張りを適切に行っていなかったため、A船の灯火に気付かずに航行し、両船が衝突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"> ・航行中は、常時見張りを適切に行うこと。 ・夜間に航行する船舶は、法定灯火を常時点灯して航行すること。 ・見張りの妨げとならない場所に白色全周灯を設置すること。

付図1 事故発生経過概略図

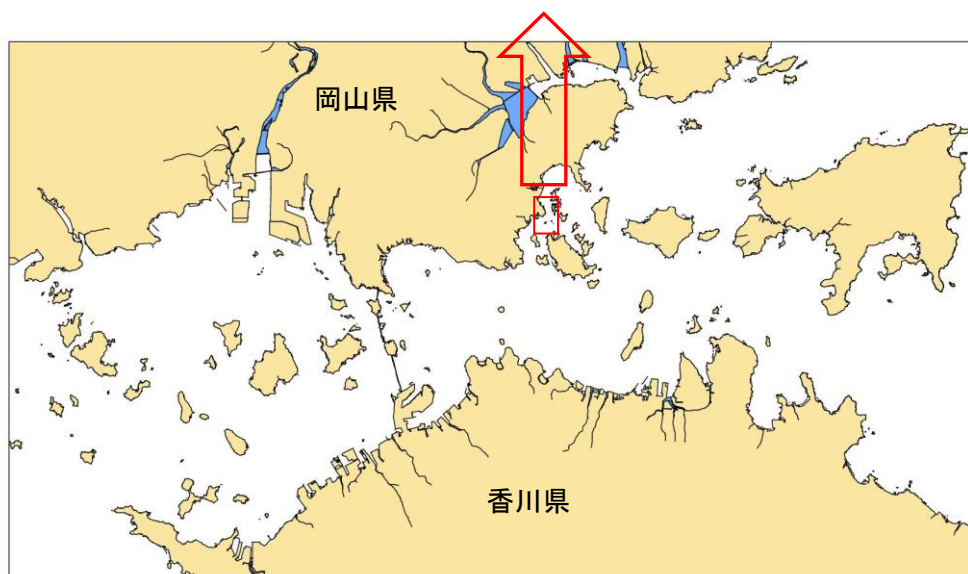
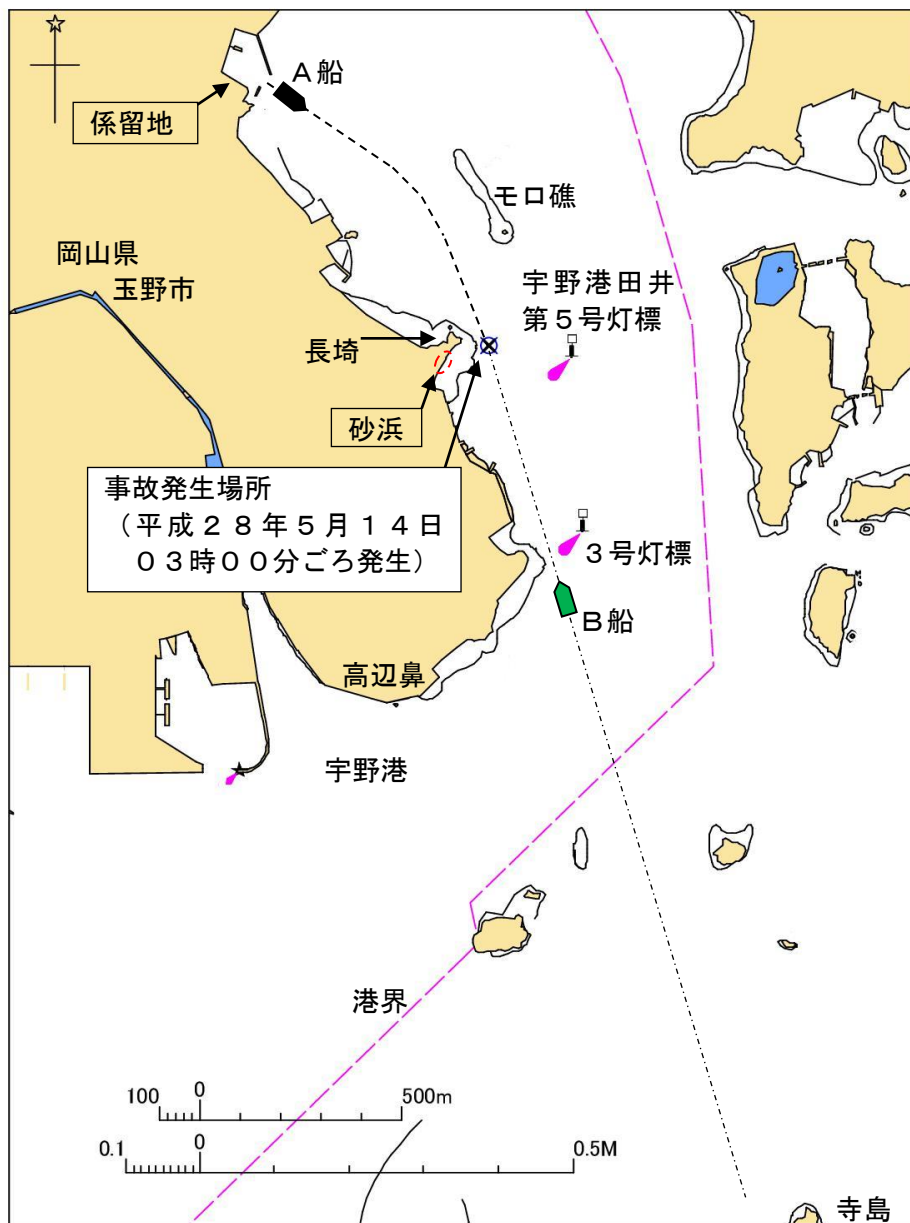


写真1 B船の白色全周灯及び両色灯の設置状況

