

船舶事故調査報告書

平成29年8月31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11月14日 07時10分ごろ
発生場所	境港 境港防波堤灯台から真方位323° 350m付近 (概位 北緯35° 33.3′ 東経133° 16.2′)
事故の概要	漁船第三千鳥丸は、西進中、また、プレジャーボート青竜丸は、錨泊中、両船が衝突した。 青竜丸は、船長が負傷し、船尾部外板の亀裂等を生じ、また、第三千鳥丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年12月5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 第三千鳥丸、15トン SN2-2771（漁船登録番号）、有限会社共幸水産 19.95m×3.93m×1.75m、FRP ディーゼル機関、610.00kW、平成5年5月28日 第272-19069号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 青竜丸、5トン未満 272-13511鳥取、個人所有 6.00m×1.95m×0.87m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.10kW、昭和62年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54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55年10月14日 免許証交付日 平成24年3月1日 (平成29年7月8日まで有効) 甲板員A 男性 39歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年3月31日 免許証交付日 平成27年3月31日 (平成32年3月30日まで有効) B 船長B 男性 70歳

	<p>二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成19年7月2日</p> <p>免許証交付日 平成24年5月23日</p> <p>(平成29年7月1日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 重傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷</p> <p>B 船尾部外板及び操舵区画に亀裂、オーニングの脱落等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、水温 約18℃</p> <p>日出時刻：06時41分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、操業を終えた後、揚錨機を修理する目的で、平成28年11月14日05時30分ごろ境港第1区に向けて島根県松江市地蔵崎北方沖の漁場を出発した。</p> <p>船長Aは、甲板員Aに対し、境港の入航前に起こすよう指示した後、操舵室後部のベッドで仮眠をとっていた。</p> <p>A船は、甲板員Aが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて単独で操船に当たり、境港の港口付近で、2そう船びき網漁の漁船が操業をしながら接近してきたので、同漁船を避けて約15ノットの対地速力で自動操舵により西進した。</p> <p>甲板員Aは、操業中の漁船が左舷側を通過した後、境港の航路の右側端寄りを航行中、左舷船首方の速力の遅い‘入航する貨物船及び漁船’（以下「入航船」という。）に数十mまで接近したので、入航船の接近状況に注意を向けていた。</p> <p>甲板員Aは、左舷船首方の入航船に注意を向けて境港の航路を航行中、07時10分ごろ、船体に衝撃を感じたので、直ちに機関を中立運転として周囲を確認したところ、至近にB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて目を覚まし、操舵室から出る甲板員Aの後を追いつけて甲板上に出たところ、左舷船尾方に人が浮いているのを認めてB船と衝突したことを知り、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、境港の航路内で、船首を西方に向けて船外機を停止し、釣りをを行いながら錨泊していた。</p> <p>船長Bは、船尾方に向いて前部甲板の椅子に腰を掛け、振り返ってB船の左舷側を通過した入航船を見た後、ふと視線を戻したところ、船尾方至近にA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが衝突の危険を感じて船縁をつかんでいたところ、B船の船尾部とA船の船首部とが衝突し、右舷側に転覆した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で落水し、船長A及び甲板員AによってA船</p>

	<p>上に引き揚げられ、境港の岸壁に移送された後、救急車で病院に搬送され、約2か月間の入院加療を要する右環指屈筋腱断裂等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、中型まき網漁船団の灯船であった。</p> <p>甲板員Aは、平成26年ごろから船団の灯船に乗り組み、単独で操船に当たった経験があり、平成28年ごろからA船に乗り組んでいた。</p> <p>甲板員Aは、船長Aから境港の入航前に起こすよう指示を受けていたが、境港の港口付近で作業中の漁船や境港の航路内の入航船に注意を向けていたので、船長Aを起こす時機を失した。</p> <p>A船は、レーダー2台を備え、1台を1.5海里(M)レンジ、もう1台を0.75Mレンジで使用していた。</p> <p>船長Bは、平成19年ごろからB船の操船経験があり、年に約30回境港内で釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近を頻繁に他船が航行することを知っていたが、これまでB船が釣りを行いながら錨泊していても、航行中の他船がB船を避けてくれていたので、危険を感じたことはなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、錨泊場所が境港の航路内であることに気付いていなかった。</p> <p>船長Bは、ベスト型の救命胴衣を着用していた。</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</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、境港の航路を西進中、甲板員Aが、左舷船首方の入航船に注意を向け、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、錨泊中の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>甲板員Aは、A船よりも速力が遅い入航船に数十mまで接近したことから、入航船の接近状況に注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、境港の航路内で錨泊中、船長Bが、入航船を見ていて周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、境港の航路内で錨泊してはならなかった。</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船が錨泊中、甲板員A及び船長Bが、共に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>
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">・ 常時適切な見張りをを行うこと。・ 錨泊中であっても、接近する船舶に対しては、必要に応じて有効な音響信号により、注意喚起を行うこと。・ 港内においては、船長が操船指揮に当たること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

