

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

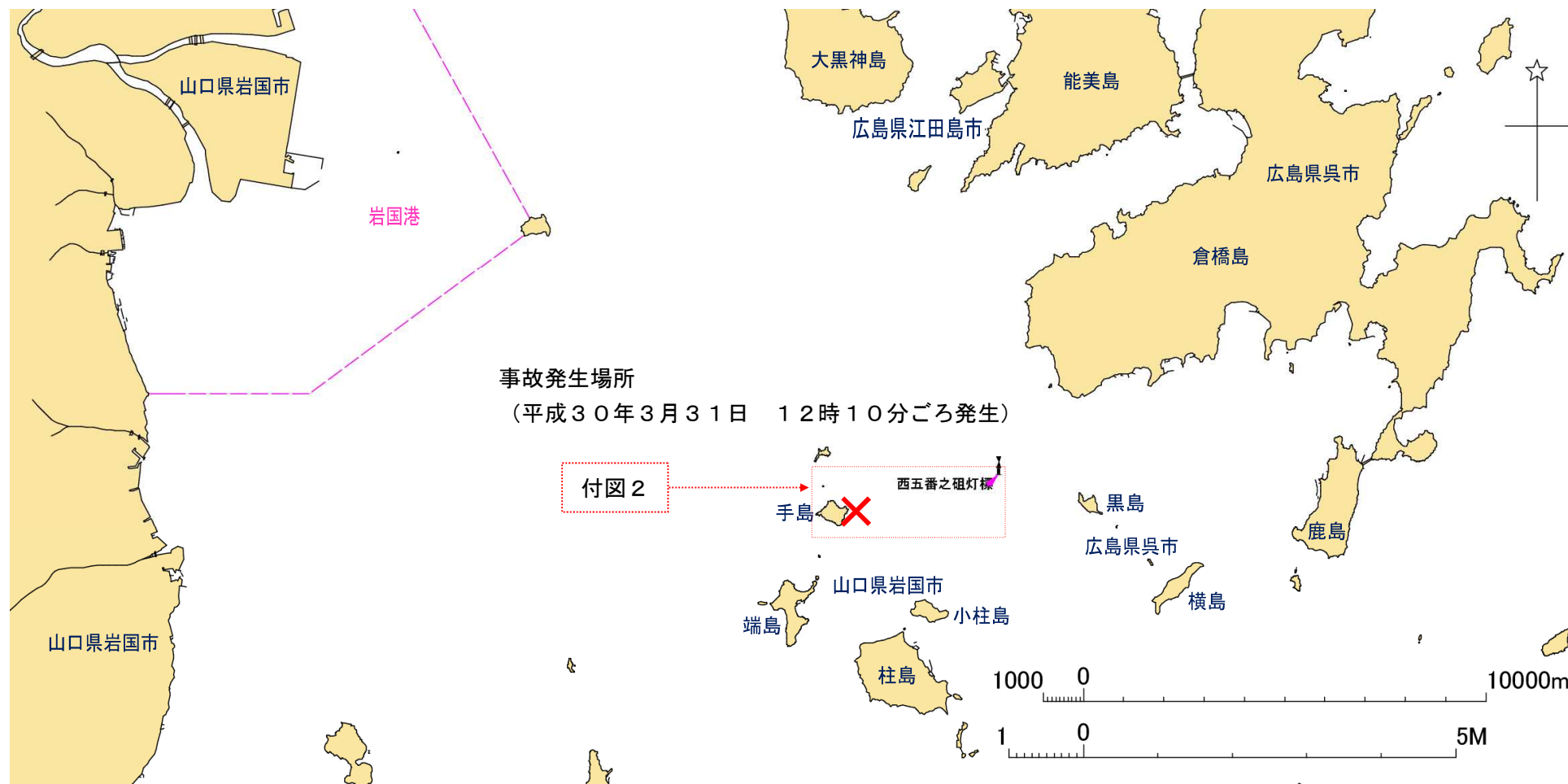
事故種類	衝突
発生日時	平成30年3月31日 12時10分ごろ
発生場所	山口県岩国市手島東方沖 <small>にしごぼんのぼえ</small> 西五番之碇灯標から真方位257° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.5′ 東経132° 24.1′）
事故の概要	遊漁船ヤマムラ丸は、北北東進中、また、プレジャーボート <small>こうりょう</small> 皓凌丸は、漂泊中、両船が衝突した。 皓凌丸は、同乗者1人が負傷し、左舷後部防舷材の破損等を生じ、また、ヤマムラ丸は、右舷船首部外板に亀裂を生じた。
事故調査の経過	平成30年4月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 ヤマムラ丸、3.6トン HS3-24495（漁船登録番号）、個人所有 9.60m（Lr）×2.40m×0.78m、FRP ディーゼル機関、180.2kW、平成3年11月1日 第270-36915号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 皓凌丸、5トン未満 250-31429広島、個人所有 6.21m（Lr）×2.36m×1.19m、FRP ディーゼル機関、103kW、平成6年9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55年7月23日 免許証交付日 平成28年10月13日 （平成33年10月15日まで有効） B 船長B 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 平成15年6月9日 免許証交付日 平成29年10月24日 （平成35年6月8日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷1人(同乗者)
損傷	A 右舷船首部外板に亀裂 B 左舷後部防舷材に破損等、GPSプロッターが故障
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、釣り客8人を乗せ、手島南方沖の釣り場から広島湾内の釣り場に向け、船長Aが、操舵室で操縦席に腰を掛け、同島南岸に沿って半速力前進で手動操舵により航行していた。</p> <p>A船は、手島南東方沖に至り、北北東方に向けて航行中、船長Aが、進行方向に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、約12～13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)に増速して間もなく、平成30年3月31日12時10分ごろ衝撃を感じて主機を中立運転とした。</p> <p>船長Aは、A船がB船と衝突したことを知り、B船に寄せて船長B及び同乗者(以下「同乗者B」という。)の安否を聞き、A船の釣り客8人の安否及び両船の損傷状況を確認した。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bとの間で、両船の乗船者に負傷者がおらず、また、両船の航行に支障がないことを確認し、後日、本事故について対応する旨を了解して連絡先を交換した後、自力で航行して係留地に帰った。</p> <p>船長Aは、同乗者Bからの通報により、本事故の発生を知った海上保安庁から、15時00分ごろ問合せを受けてB船と衝突した旨を報告した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、手島東方沖で機関を中立運転として船首を北方に向けて漂泊していた。</p> <p>船長Bは、同乗者Bと共に船尾部の甲板上で釣りをしながら周囲を見ていたところ、A船が、手島南方沖から同島南東岸に沿って航行した後、手島南東方沖からB船に向かって航行している状況を認めた。</p> <p>船長Bは、A船がB船に気付いており、自船を避けて通過すると思って漂泊を続けていたところ、船尾方至近に迫ったA船を見て衝突のおそれを感じ、同乗者Bと共に船尾部の甲板上からA船に対して手を振り叫んだものの、B船の左舷船尾部とA船の右舷船首部とが衝突し、船長B及び同乗者Bが転倒した。</p> <p>B船は、船長Bが、船長Aと本事故の対応について了解した後、自力で航行して係留地に帰った。</p> <p>同乗者Bは、係留地で携帯電話により海上保安庁に本事故の発生を通報した後、病院で診察を受けて約3週間の通院加療を要する頸椎捻挫、胸部挫傷等と診断された。</p>

	(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大) 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、本事故当時、増速して間もなくB船と衝突したので、増速前に進行方向を十分に確認するべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、A船の操縦席に腰を掛けた状態で操舵に当たり、約10kn以上に増速した場合、船首が浮上して船首方に死角が生じることを知っていたので、ふだん、進行方向に航行の支障となる他船がないことを確認した後、増速するようにしていた。</p> <p>船長Aは、A船の遊漁船業務主任者となっていた。</p> <p>船長Aは、両船の乗船者全員の安否を確認した際、船長Bより同乗者Bが負傷した旨を知らされておらず、また、A船の係留地で釣り客全員を下船させた後、A船の損傷状況を再度確認して海上保安庁に通報しようとしていた。</p> <p>A船及びB船は、全員が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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、手島東方沖を北北東進中、船長Aが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に気付かずに増速し、船首方に死角が生じた状況で航行してB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、手島東方沖で漂泊中、船長Bが、A船がB船に気付いており、自船を避けて通過すると思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船が接近している状況に気付かずに漂泊を続け、至近となったA船に対して同乗者Bと共に手を振り叫んだものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、手島東方沖において、A船が北北東進中、B船が漂泊中、船長Aが、周囲の見張りを適切に行っておらず、船首方のB船に気付かずに増速し、船首方に死角が生じた状況で航行を続け、また、船長Bが、A船がB船に気付いており、自船を避けて通過すると思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、A船が接近している状況に気付かずに漂泊を続け、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長Aは、以下の事項を徹底して安全を向上させることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行中、常時、適切な見張りを行う。 ・海難その他の異常の事態が発生した場合、できる限り速やかに海上保安庁に通報する。 <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"> ・操船場所からの視界状況を把握して適切な見張りを行うこと。

	<ul style="list-style-type: none">・ 接近してくる他船に対しては、動静を思い込みで判断せず、適切な見張りを継続すること。・ 接近する他船に対して適切な時期に衝突を避けるための必要な措置を講じること。・ 海難その他の異常の事態が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。・ 汽笛及び号鐘等を備えない小型船舶は、携帯式簡易エアホーンを装備するなどして有効な音響による信号を行うことができる措置を講じることが望ましい。
--	---

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

