

## 船舶事故調査報告書

平成30年8月22日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年1月20日 08時52分ごろ
発生場所	山口県 <sup>くだまつ</sup> 下松市 <sup>かまど</sup> 笠戸島南方沖 火振岬灯台から真方位161°650m付近 (概位 北緯33°55.4′ 東経131°49.3′)
事故の概要	貨物船第八利栄丸は、西北西進中、また、プレジャーボート宝来丸は、錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年4月16日、主管調査官（広島事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 第八利栄丸、199トン 141301、平本海運株式会社 B プレジャーボート 宝来丸、1.4トン YG3-59137（漁船登録番号）、個人所有 第291-38544号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級（航海） 機関長A、六級（航海）、六級（機関） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船側部外板に擦過傷 B 左舷船側部外板に擦過傷等
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、潮流 北西流約0.5ノット（kn）（周防灘東部）
事故の経過	A船は、船長A及び機関長Aほか1人が乗り組み、機関長Aが単独で船橋当直につき、笠戸島南東方沖を約10knの対地速力で西北西進していた。 機関長Aは、レーダーで船首方約5海里（M）に小型船2隻を探知した後、目視でも両船を認めた。 機関長Aは、笠戸島南方沖に至ったころ、小型船1隻を左舷方約0.3Mに、もう1隻の小型船を右舷方約100～200mに見ながら通過して航行を続けたのち、海上保安庁から連絡を受け、B船と衝突したことを知った。 機関長Aは、前路に小型船2隻しか見掛けず、他に船はいないと思っていたので、B船の存在に気付かなかった。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、笠戸島南方沖で釣りをしながら船首を南東方に向けて錨泊中、船長Bが、左舷船首方約1,000m

	<p>にB船に向首して接近するA船を認めた後、A船が錨泊中のB船を避けると思っていたところ、A船が避けずに接近するので、手を振るなどしたものの、A船が更に避けずに接近してくるので、海に飛び込み、無人となったB船の左舷船側部とA船の左舷船側部とがほぼ平行に衝突した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Bは、A船が避けずに接近することに気付いた時点で、すぐに錨を揚げてA船を避ける余裕がなかったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、笠戸島南方沖を西北西進中、機関長Aが、小型船2隻以外に前路に他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中の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>B船は、笠戸島南方沖で錨泊中、船長Bが、A船が錨泊中のB船を避けると思い、錨泊を続けたことから、衝突を避けるための措置を採る時機を失し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、笠戸島南方沖において、A船が西北西進中、B船が錨泊中、機関長Aが船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・航行中は、小型船が発見しにくいことを念頭に置き、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・錨泊中においても、接近する他船を認めた際は、有効な音響による信号を行い、余裕のある時機に錨泊を中止して機関を始動できる状態にするなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>