

船舶事故調査報告書

令和元年10月9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11月20日 14時10分ごろ
発生場所	岡山県瀬戸内市虫明漁港 虫明漁港9号防波堤灯台から真方位179°370m付近 (概位 北緯34°40.9′ 東経134°13.4′)
事故の概要	漁船好和丸は、北進中、また、漁船大西丸は、後進しながら操業中、両船が衝突した。 大西丸は、船長が負傷し、右舷船首部外板に破口等を生じ、また、好和丸は、船底部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月11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 好和丸、4.19トン OY3-14380（漁船登録番号）、個人所有 10.31m(Lr)×2.58m×0.72m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和49年1月1日 B 漁船 大西丸、0.6トン OY3-23076（漁船登録番号）、個人所有 5.32m(Lr)×1.78m×0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）、60kW（動力漁船登録票による）、 平成12年7月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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49年10月24日 免許証交付日 平成30年10月4日 (令和5年12月26日まで有効) B 船長B 男性 74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49年11月21日 免許証交付日 平成26年6月16日 (令和元年12月14日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船底部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に破口及び亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西 風速 約1.7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、かき養殖業の目的で、平成30年11月20日10時00分ごろ虫明漁港を出港し、瀬戸内市長島南南西沖に設置されたかき養殖施設で、かきの採取作業を終えた後、14時00分ごろ同漁港に向けて発進した。</p> <p>A船は、船長Aが船橋に立って操船にあたり、瀬戸内市^{おくながしま}邑久長島大橋下を通過した後、同橋の北東200m付近で、虫明漁港9号防波堤灯台の赤い塔柱（以下「赤灯台」という。）を針路目標として左転し、同市段島西方沖の水路に向けて約16ノットの対地速力で北進した。</p> <p>船長Aは、これまでに段島西方沖で操業している船をあまり見たことがなかったので、船はいないと思い、赤灯台に針路を向けることに意識が向いていた。</p> <p>A船は、船長Aが船首方約20～30mにB船を認め、主機をスローにしたが、14時10分ごろ、A船の船首部がB船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃で転覆したB船に乗り移り、落水した船長Bを同船の船底に引き揚げ、付近を通り掛かった漁船に船長Bの搬送を依頼してから、所属している漁業協同組合に本事故の発生を連絡したのち、海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、あなご籠縄漁を行う目的で、13時00分ごろ虫明漁港の係留地を発進し、同漁港内に前回仕掛けておいたあなご籠を揚げた後、14時00分ごろ段島西方沖に到着して同籠の投入を始めた。</p> <p>船長Bは、主機を微速力後進にかけ、左舷中央部に立って西方に後進しながらあなご籠を6個か7個投入したところ、A船が邑久長島大橋の北東200m付近を北東進しているのを認めた。</p> <p>船長Bは、A船は段島西方とその対岸の中央付近を航行するものと思っており、いずれB船は段島西方対岸近くに向けて移動するので、B船の東方を通過すると思い、あなご籠の投入を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが後進を続け、段島西方対岸に近づいてきたので浅所に近寄らないように船首を北東に向けて最後のあなご籠を投入しようとしていたとき、大きな衝撃を受けて転覆した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で背中を打ち、帰宅後に病院に行き診断を受けたところ、約4週間の入院加療を要する第1胸椎椎体圧迫骨折と診断された。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、いつもよりかきの採取作業時間が長くなり、帰港が遅くなっていたので、帰港地付近に帰ってきて、ほっとして気が緩んでいたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、もう少し早くB船に気付いていれば、転舵するなどしてB船を避けることができたと思つた。</p> <p>船長Bは、A船の接近に気付いていれば、移動するなどしてA船を避けることができたと思つた。</p> <p>B船は、汽笛を装備していなかった。</p> <p>B船の漁具は、長さ約75cm、直径約15cmの黒色プラスチック製の筒状のあなご籠10個を縄により約10m間隔で連結し、全長が約100mあった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</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、段島西方沖において、北進中、船長Aが、前路に他船はいないと思ひ、赤灯台に針路を向けることに意識を向けていたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、これまでに段島西方沖で操業している船はあまり見たことがなかったことから、前路に他船はいないと思つたものと考えられる。</p> <p>B船は、段島西方沖において、西方に後進しながら操業中、船長Bが、B船が陸岸近くに移動して来ているので、A船が接近することはないと思ひ、A船から目を離して後進しながらあなご籠の投入作業を続けたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、段島西方沖において、A船が北進中、B船が西方に後進しながら操業中、船長Aが、前路に他船はいないと思ひ、赤灯台に針路を向けることに意識を向け、また、船長Bが、B船が陸岸近くに移動して来ているので、A船が接近することはないと思ひ、A船から目を離して後進しながらあなご籠の投入作業を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、航行中、ふだん船を見ることのないところであっても、いないものと思ひ込まず、常時周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船長は、陸岸近くで操業中であっても、航行する他船を認めた場合は、その動静に注意し、接近してきた場合は、余裕のある時機

	<p>に衝突を避けるための動作をとること。</p> <ul style="list-style-type: none">・甲板上で作業をする場合には、救命胴衣を着用すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

