

# 船舶事故調査報告書

令和元年11月6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9月24日 23時34分ごろ
発生場所	愛媛県上島町岩城島南東方沖 岩城港浜防波堤灯台から真方位068°920m付近 (概位 北緯34°14.8′ 東経133°09.4′)
事故の概要	引船大興丸は、台船今造102号をえい航して北東進中、また、プレジャーボート第10東星丸は、北東進中、今造102号と第10東星丸とが衝突した。 第10東星丸は、同乗者3人が負傷し、船首部に破口を伴う圧壊を生じ、また、今造102号は、船尾部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月28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 引船 大興丸、19トン 273-10077 広島、有限会社大鳳海運 16.90m×5.00m×1.74m、鋼 ディーゼル機関、735.50kW、平成4年10月 B 台船 今造102号、総トン数不詳 なし、株式会社スチールハブ 50.0m×18.0m×3.0m、鋼 機関なし、昭和49年（建造年） C プレジャーボート 第10東星丸、4.6トン EH3-45824（漁船登録番号）、有限会社岡島 12.50m(Lr)×2.60m×0.83m、FRP ディーゼル機関、235.35kW、昭和63年10月30日 第281-27644号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48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 平成3年10月29日 免許証交付日 平成27年8月10日 (令和2年8月9日まで有効) C 船長C 男性 43歳

	<p>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 平成5年4月30日  免許証交付日 平成30年7月5日  (令和5年8月18日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし  B なし  C 軽傷 3人(同乗者)</p>
損傷	<p>A なし  B 船尾部に擦過傷  C 船首部に破口を伴う圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好  海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、空船のB船をA船の船尾から約50mのえい航索で繋いで引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、平成30年9月24日12時00分ごろ、広島県松永湾に向けて山口県徳山下松港を出港した。</p> <p>船長Aは、18時00分ごろ、前直の甲板員から引き継いで単独の船橋当直につき、法定灯火を表示し、操舵スタンドの左側のレーダーを0.25海里(M)レンジ、コースアップ表示として、その左側のGPSプロッターを0.25Mレンジ、ノースアップ表示とした。</p> <p>A船は、安芸灘を約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により北東進した。</p> <p>船長Aは、広島県呉市大崎下島沖で手動操舵に切り替え、岩城島南方沖を航行中、岩城島と上島町赤穂根島との狭い水域を通航するので、船首方の生名橋付近からくる反航船に注意を向けて航行し、操舵室の右舷ドアから右舷甲板に出て右舷船尾方を目視で確認したが、船舶を視認できなかった。</p> <p>船長Aは、三原瀬戸を横切り、松永湾入口で巡視艇の指示により停船し、船舶との衝突について質問されてB船の甲板上を確認したところ、C船の船体の一部を見つけてC船と衝突したことを知った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、知人3人(以下「同乗者C<sub>1</sub>」、「同乗者C<sub>2</sub>」及び「同乗者C<sub>3</sub>」という。)を乗せ、船長Cが操舵スタンドの前に立って操船に当たり、同乗者C<sub>1</sub>、同乗者C<sub>2</sub>及び同乗者C<sub>3</sub>を後部甲板に座らせ、23時30分ごろ、岩城島のフェリー棧橋(以下「本件フェリー棧橋」という。)から弓削湾内にある弓削漁業協同組合の棧橋(以下「本件棧橋」という。)に戻る目的で、本件フェリー棧橋から主機を後進として離棧した。(図1参照)</p>

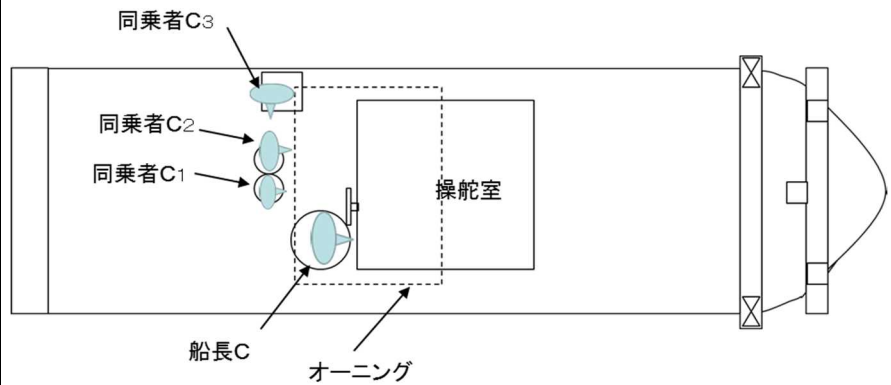


図1 C船の乗船状況

C船は、C船船首が岩城港港外に向いたところで主機を前進としてC船の左舷側にある防波堤に沿って微速力で航行した。

船長Cは、岩城島と赤穂根島との狭い水域を目視で赤穂根島に近づき過ぎないように注意しながら、船首方に見える生名橋の橋梁灯に向ける進路にして、約19knの速力で北東進を開始した。

C船は、23時34分ごろ、船長Cが船首方にB船の船尾部を見た直後、その船首部とB船船尾部とが衝突した。

船長Cは、直ちに主機を中立運転とし、同乗者C<sub>1</sub>、同乗者C<sub>2</sub>、同乗者C<sub>3</sub>の状況を確認するとともにC船の船首部の被害状況を携帯電話の照明で確認したところ、破口が海面より上にあり、航行しても船首部から浸水しないと判断し、上島町消防署の棧橋に向かって航行し、同棧橋に接岸したあと、救急車を要請した。

上島町消防署は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

船長C及び同乗者3人は、救急車で病院に搬送され、同乗者C<sub>1</sub>が顔面打撲及び皮下出血、同乗者C<sub>2</sub>が顔面左上腕左背部打撲、同乗者C<sub>3</sub>が左膝左肩右肘打撲等と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、写真1 A船の船体、写真2 B船の損傷状況、写真3 C船の船首から見た損傷状況、写真4 C船の左舷船首から見た損傷状況 参照)

その他の事項

A船は、自船の照明でB船を照射していなかった。

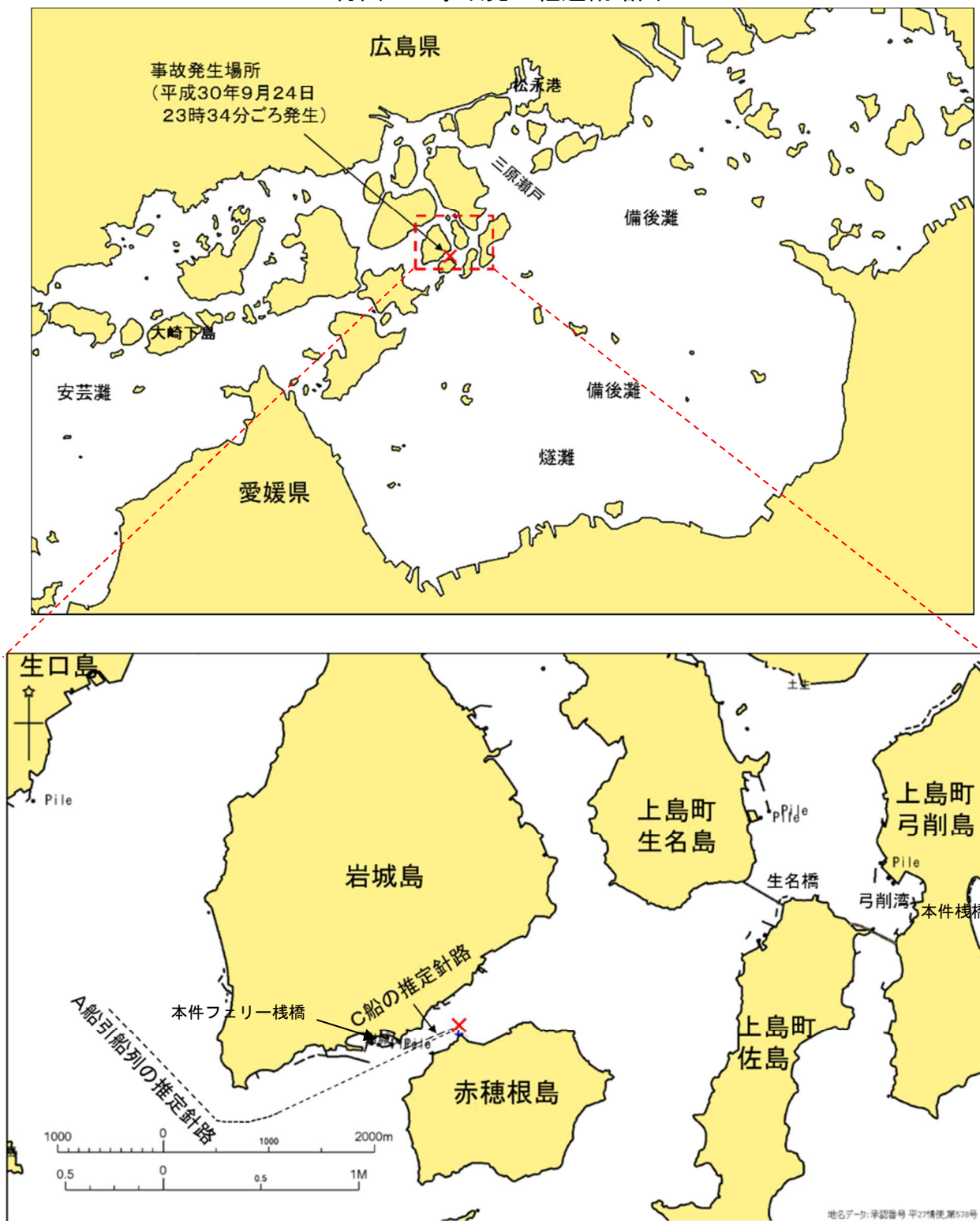
B船は、喫水が約0.5mで、同船の四隅に高さが約1mの支柱を立て、簡易標識灯(2秒に1閃光の白色)を表示していた。

C船は、主に定置網漁を行う際に使用する漁船であり、夜間航行することはほとんどなく、レーダー、GPSプロッターを装備していなかった。

船長Cは、弓削島から岩城島に至る水域を把握しており、夜間、同水域において他に航行する船舶はいないと思い、目視のみで19knの速力で航行できると思っていたと本事故後に思った。

<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A なし、B なし、C あり A なし、B なし、C あり A なし、B なし、C なし</p> <p>A 船引船列は、岩城島南方沖を北東進中、C 船がB 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C 船は、岩城島南方沖を北東進中、船長C が、岩城島と赤穂根島間の狭い水域の右側を航行しようと思い、目視で赤穂根島に近づき過ぎないように注意しながら、左舷船首方に見える生名橋の橋梁灯に向ける進路とし、目視のみで約19knの速力で航行を続けたことから、船首方のA 船引船列に気付かず、B 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、夜間、岩城島南方沖において、A 船引船列及びC 船が共に北東進中、船長C が、目視のみで約19knの速力で航行を続けたため、船首方のA 船引船列に気付かず、B 船とC 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>・船舶は、航行中、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・えい航物件をえい航している船舶は、えい航物件及びえい航索を自船の照明で照射し、他の船舶が被えい航物件を容易に視認できるようにすることが望ましい。</li> <li>・夜間航行する船舶は、レーダー、GPSプロッター等の航海計器を装備することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

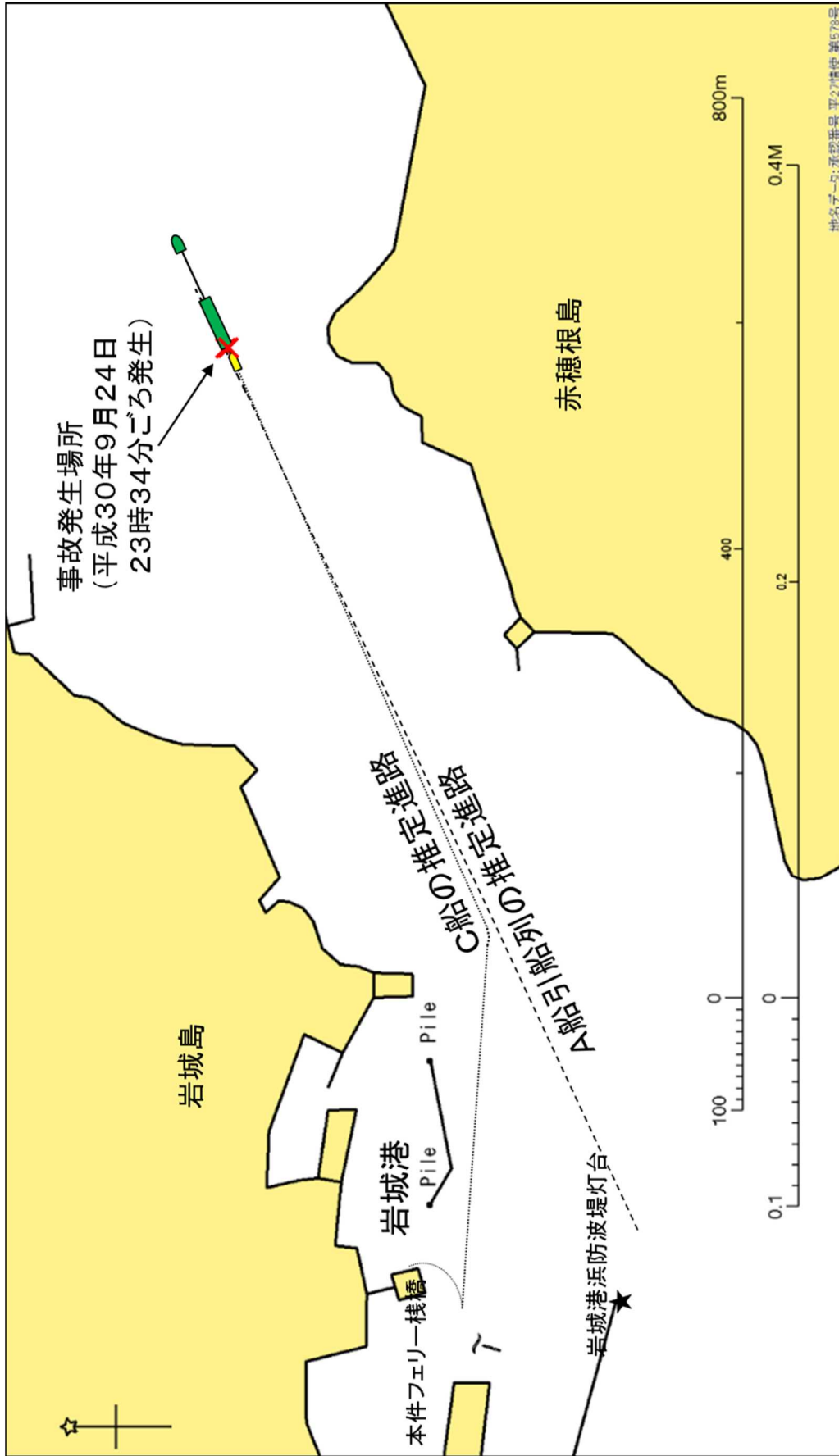
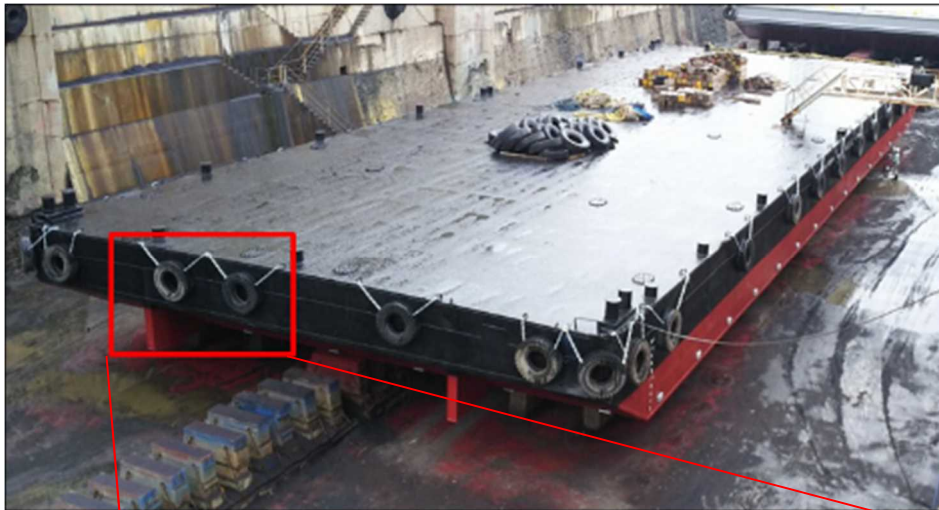


写真1 A船の船体



写真2 B船の損傷状況



スケグ

写真3 C船の船首から見た損傷状況



写真4 C船の左舷船首から見た損傷状況

