

船舶事故調査報告書

平成31年1月30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

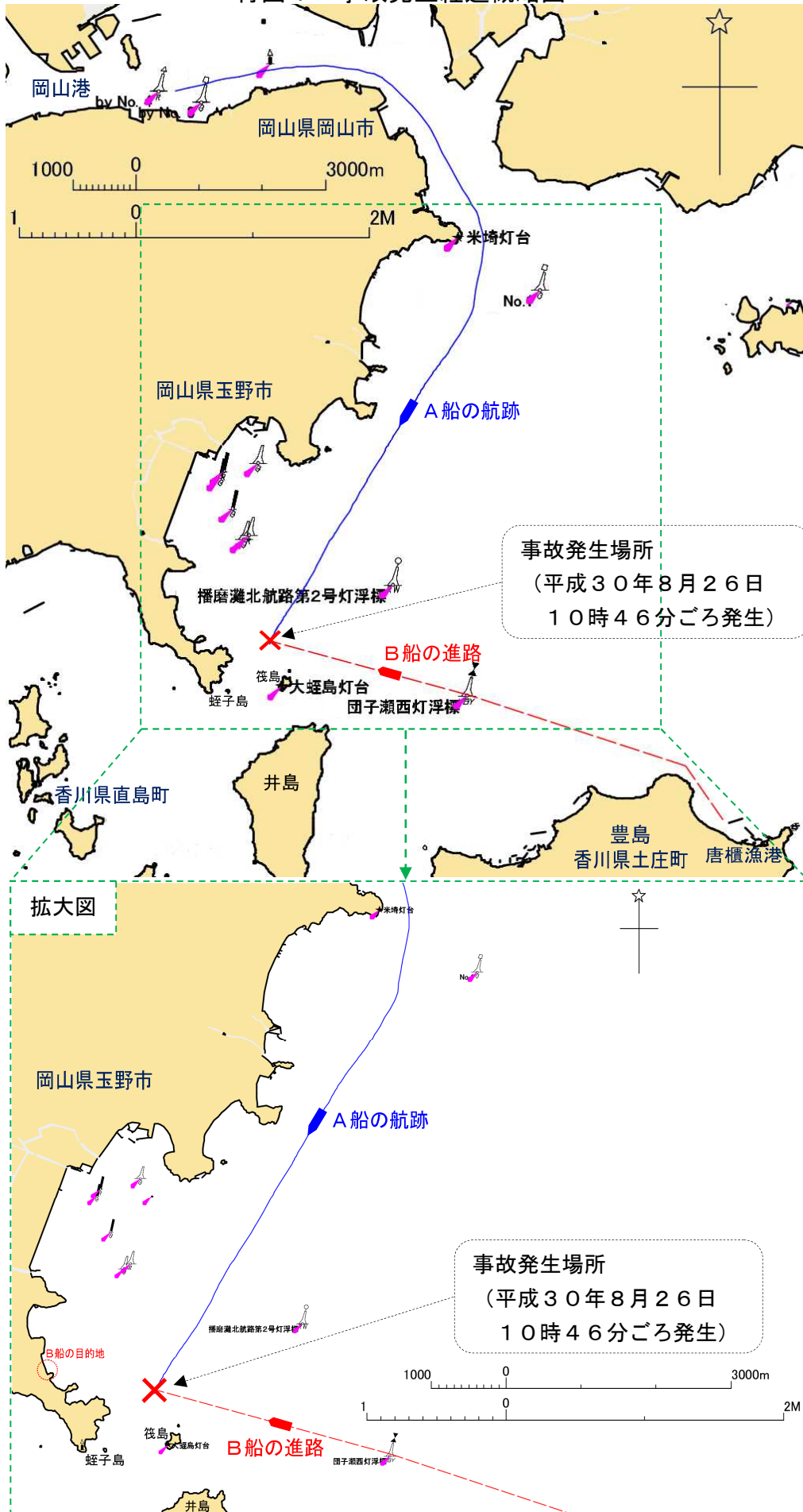
事故種類	衝突
発生日時	平成30年8月26日 10時46分ごろ
発生場所	岡山県玉野市 ^{いかだ} 筏島北北西方沖 ^{おおひる} 大蛭島灯台から真方位348° 760m付近 (概位 北緯34° 31.1′ 東経134° 00.9′)
事故の概要	プレジャーボート ^{エッジウォーター} Edge Water 335 E X は、南南西進中、漁船 ^{ほうりょう} 豊漁丸は、西北西進中、両船が衝突した。 Edge Water 335EXは、船底部の擦過傷等を生じ、また、豊漁丸は、船尾部の割損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか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 プレジャーボート Edge Water 335EX、5.9トン 271-39328岡山、ダイシン工業株式会社 9.43m (Lr) × 3.36m × 2.04m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、514.8kW（合計）、平成25年1月 B 漁船 豊漁丸、1.4トン KA3-27956（漁船登録番号）、個人所有 6.78m (Lr) × 2.20m × 0.78m、FRP ディーゼル機関、54.5kW、平成4年3月25日 第280-43825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 42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23年11月11日 免許証交付日 平成27年11月24日 (平成33年11月10日まで有効) B 船長B 男性 82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50年11月7日 免許証交付日 平成29年9月11日 (平成35年5月18日まで有効)

死傷者等	なし
損傷	A 船底部に擦過傷、両舷船外機及び推進器の破損 B 船尾部に割損、スパンカーに折損、オーニング支柱に折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、平成30年8月26日10時20分ごろ岡山県岡山市岡山港の係船場所から香川県直島町直島に向けて出航した。</p> <p>本船は、船長Aが、操舵室右舷側で立って操船に当たり、同乗者5人を後部甲板のベンチシートに着座させ、玉野市蛭子島を右舷船首方に見て針路目標とし、周囲を見ながら筏島北方沖を約28～30ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により南南西進した。</p> <p>船長Aは、左舷前方約1.6海里(M)先から右方に横切る状態で接近するB船を視認し、B船が、保持船であるA船をいずれ避けると思い、B船の動静を見ながら針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>A船は、B船までの距離が約100mとなり、船長Aが、左舷方を向いている船長Bを見てA船に気付いていないと思い、B船と衝突の危険を感じて左舵一杯とした直後、10時46分ごろA船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突して乗り越えて行った。</p> <p>A船は、船長Aが、同乗者5人の安否及びA船の損傷状況を確認してB船に寄せ、船長Bの安否及びB船の損傷状況を確認してA船の同乗者1人が118番通報した後、B船をえい航して係船場所に帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、わたりがに約23kgを玉野市の水産会社まで運搬する目的で、10時25分ごろ同市所在の棧橋に向けて香川県土庄町唐櫃漁港を出航した。</p> <p>船長Bは、B船の右舷前部に設置された舵輪の後方で甲板上に置いた箱に腰を掛け、筏島北方沖を約12knの速力で手動操舵により西北西進していたところ、右舷正横付近約1M先から接近するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船を視認した時点で、A船まで距離があり、また、A船がB船に船首を向いているように見えたので、B船がA船の船首方を安全に通過できると思い、左舷方を向いて蛭子島沖から北上する他船の状況を見ながら西北西進中、衝撃を感じてB船とA船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、船長Aに自身の安否及びB船の損傷状況を伝えた後、118番通報した。</p> <p>B船は、A船の係船場所までえい航された後、陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のGPS記録(抜粋))</p>

	参照)
その他の事項	<p>船長Aは、本事故当時、A船が減速又は変針してB船を避けた場合、後部甲板の同乗者が体勢を崩して転倒、又は、舷外に振り出されて落水するおそれがあると考え、減速又は変針することをためらった。</p> <p>船長Aは、B船に対して早期に、電子ブザーによる警告信号を行うとともに、同乗者5人に対して変針又は減速することを伝え、B船を避けるための動作を行えばよかったと本事故後に思った。</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、筏島北北西方沖を南南西進中、船長Aが、左舷前方から右方に横切る状態で接近するB船を視認した際、B船がA船をいずれ避けると思い、針路及び速力を保持して航行を続け、衝突を避けるための動作が遅れたことから、目前となったB船と衝突の危険を感じて左舵一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が保持船であると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、筏島北北西方沖を西北西進中、船長Bが、右舷正横付近約1M先から接近するA船を視認した際、B船がA船の船首方を安全に通過できると思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突するおそれがある状況にあったことに気付かず航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船を視認した時点で、A船まで距離があり、また、A船がB船に船首を向いているように見えたことから、B船がA船の船首方を安全に通過できると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、筏島北北西方沖において、A船が南南西進中、B船が西北西進中、船長Aが、B船がA船をいずれ避けると思い、針路及び速力を保持して航行を続け、衝突を避けるための動作が遅れ、また、船長Bが、B船がA船の船首方を安全に通過できると思い、周囲の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>
再発防止策	<p>船長Aは、本事故後、他船と衝突のおそれが生じた場合、できる限り早期にためらわず、減速又は変針を行うなどして衝突を避けるための動作をとるとともに、音響及び発光による有効な信号装置を適切に使用して安全運航に努めることとした。</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">・ 操船者は、他船を初認した後、他船が安全に航過するまでの間、見張りを適切に行うこと。・ 操船者は、他船と危険な見合い関係とならないよう、できる限り早期に衝突を避けるための動作をとること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のGPS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
10:43:02	34-32-28.02	134-01-48.84	208.2	29.0
10:43:19	34-32-20.88	134-01-43.98	211.6	29.0
10:43:31	34-32-15.90	134-01-40.38	210.4	29.0
10:43:42	34-32-11.34	134-01-36.96	214.0	29.0
10:44:00	34-32-04.08	134-01-31.14	214.4	29.0
10:44:12	34-31-59.52	134-01-27.66	210.2	28.0
10:44:29	34-31-52.32	134-01-22.80	205.5	29.0
10:44:48	34-31-44.10	134-01-17.76	208.7	29.0
10:44:58	34-31-39.78	134-01-14.94	209.9	30.0
10:45:14	34-31-33.06	134-01-09.72	214.4	30.0
10:45:30	34-31-26.64	134-01-04.20	214.0	28.0
10:45:45	34-31-20.52	134-00-59.22	212.9	29.0
10:46:00	34-31-14.22	134-00-54.54	211.8	30.0
10:46:13	34-31-08.94	134-00-50.94	206.8	23.0

※船位は操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、また、対地針路は真方位である。