

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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	令和4年5月5日 06時05分ごろ
発生場所	愛媛県今治市小島北西方沖 <small>お</small> <small>なみかた</small> 波方港東防波堤灯台から真方位028° 1,550m付近 （概位 北緯34°08.1′ 東経132°57.9′）
事故の概要	プレジャーボート <small>ディーエス</small> T N号は、東北東進中、また、漁船 <small>ひさ</small> 久丸は、手釣りによる一本釣り漁を行いながら漂流中、両船が衝突した。 T N号は、左舷船首部外板に破口を生じ、また、久丸は、船首部外板の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月9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 T N号、5トン未満 271-25141 広島、個人所有 6.85m (Lr) × 2.63m × 1.31m、FRP ガソリン機関（船外機）、183.9kW、平成4年1月 B 漁船 久丸、0.6トン EH3-45559（漁船登録番号）、個人所有 6.05m (Lr) × 1.72m × 0.56m、FRP ディーゼル機関、17.65kW、昭和61年8月22日 第281-43531号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 60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3年4月23日 免許証交付日 令和3年4月22日 （令和8年4月22日まで有効） B 船長B 72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8月29日 免許証交付日 平成30年1月15日 （令和5年11月29日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に破口 B 船首部外板に破損、両舷船首部ハンドレールに脱損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期（小島）、潮流 西北西流約0.9ノット（kn）（<small>いかにだいそ</small>三ツ磯灯標の東方約1.5海里（M））</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣りの目的で今治市大角鼻南東方沖の釣り場に向け、令和4年5月5日01時15分ごろ広島県三原市須波港<small>すなみ</small>を出港した。</p> <p>A船は、釣り場に向かう途中、今治市小大下島沖<small>こおげ</small>で02時30分ごろ～05時30分ごろの間釣りをを行った後、来島海峡沖の干潮時刻に合わせて釣り場に向けて航行を再開した。</p> <p>船長Aは、操舵室内右舷寄りの操舵輪前<small>こおげ</small>にある操縦席に座って操船していた。</p> <p>船長Aは、大角鼻南東方沖に所在する三ツ磯<small>みついそ</small>と称する浅瀬付近に到着した後、三ツ磯から三ツ磯の南東方にある今治市波方港沖にかけて約4～5隻の漁船を認め、その付近が釣りのポイントだと思い、レーダーを0.25Mレンジのヘッドアップで表示させ、魚群探知機で魚影の映り具合及び水深を見ながら、同漁船付近の海域を南進した。</p> <p>船長Aは、水深が約5～8mとなったのを認め、水深が浅すぎるので他の釣り場を探そうと周囲を見渡したところ、東方の小島北方沖に釣り船数隻を認め、その付近が釣り場に適していると思い、移動することとした。</p> <p>船長Aは、小島北方沖に向けてA船を左転させた後、増速しながら約17～18knの対地速力で東北東進中、06時05分ごろ、衝撃を感じ、機関を中立運転として周囲を見たところ、B船と衝突したことを認めた。</p> <p>船長Aは、A船の左舷船首部外板に破口を認め、船長Bと話をした後、118番通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の巡視艇に横着けしようとして自力で航行した際、左舷船首部の破口から浸水が始まり、船長Aが同巡視艇に救助された後、転覆した。</p> <p>A船は、巡視艇によってえい航され、今治港第2区に入港した後、今治市の業者により引き揚げられ、同市の鉄工所によって解体処分された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、手釣りによる一本釣り漁を行う目的で、小島北西方沖の漁場に向け、05時00分ごろ今治港第3区にある棧橋を出発した。</p> <p>船長Bは、05時15分ごろ釣り場に到着した後、機関を中立運転として漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、B船の中央部に位置する機関の右舷船尾に物入れがあ</p>

り、その物入れの中に入って台座に腰を掛け、右舷側を向いて一本釣り漁を行っていた。(図1参照)

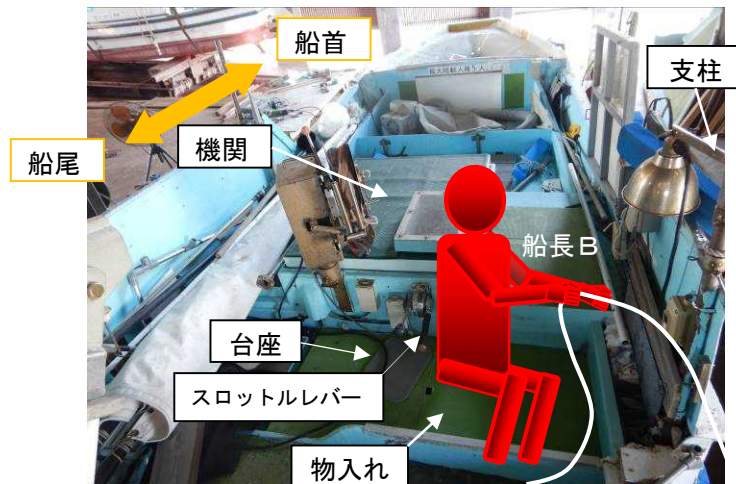


図1 B船の一本釣り漁の状況

船長Bは、西北西方への潮流で流されたら東南東方に潮上りして釣り場を往復し、船首を南西方に向けて漂泊しながら釣りをしていた。

船長Bは、流れが止まってB船がほとんど動かないように感じていた頃、西方の右舷船首方約1,000mからB船に向かって接近してくるA船を認めた。

船長Bは、これまでは他船が漂泊中のB船を避けてくれていたので、A船が漂泊中のB船を避航してくれると思い、様子を伺いながら操業を続けていたところ、A船とB船の距離が約500mになってもA船が避航する気配がないので、衝突の危険を感じた。

船長Bは、大声を上げたものの、A船から反応がなかったので、A船との距離が約20～30mになった時点で機関を後進とし、右舷ブルワークに立てている支柱に掴まった直後、B船の右舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突したのを認めた。

船長Bは、釣り糸を引き揚げてA船に近づいたところ、A船の左舷船首部外板に破口を認めたので、動かさないように船長Aに伝え、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。

B船は、自力航行可能であったので、今治港第3区の棧橋に帰港した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の損傷状況 参照)

その他の事項

船長Aは、小島北西方沖を航行するのは20年ぶりであった。

A船は、約21～22knの時をピークとして増速に伴い船首が浮上し、約17～18knの速力で航行すると操縦席の位置から船首尾線を基準として左舷約40°及び右舷約15°の範囲に死角が生じていた。

船長Aは、ふだん、航行する前に進行方向及び周囲を見て浮遊物等を含め、他船がないことを目視で確認し、発進していたので、航行

	<p>中は船首を振るなどして死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、小島北方沖に見える遠方の釣り船数隻に意識を向けていたので、目視による進行方向の近くの確認が疎かになり、前路近くにいたB船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故当時、浅い海域で釣り場を探していたので、主に目視による見張りを行い、また、魚群探知機の魚影及び水深の変化に意識を向け、レーダーを見ていなかったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を備えていなかった。</p>
<p>分析</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 あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、三ツ磯南東方沖で釣り場を探しながら南進中、船長Aが、東方の小島北方沖に釣り船数隻を認めた際、その付近が釣り場に適していると思い、遠方の同釣り船に意識を向けて左転し、小島北方沖に向けて航行したことから、小島北西方沖を東北東進中、船首浮上の死角に隠れて前路にいたB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、遠方の小島北方沖の釣り船数隻に意識を向けていたことから、目視による進行方向の近くの確認が疎かになり、針路上近くにB船がいたことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、小島北西方沖で手釣りによる一本釣り漁を行いながら船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、西方の右舷船首方からB船に向かって接近してくるA船を認めたとき、A船が漂泊中のB船を避航してくれると思い、操業しながら漂泊を続けたことから、A船がB船に接近し続けて衝突の危険を感じ、大声を上げて機関を後進としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、三ツ磯南東方沖で釣り場を探しながら南進中、B船が、小島北西方沖で船首を南西方に向けて漂泊中、船長Aが、東方の小島北方沖に釣り船数隻を認めた際、その付近が釣り場に適していると思い、遠方の同釣り船に意識を向けて左転し、小島北方沖に向けて航行し、また、船長Bが、A船が漂泊中のB船を避航してくれると思い、操業しながら漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船長は、釣り場に移動する際、遠方の釣り船だけに意識を向けることなく、途中の進路上に他船がないかどうかを目視でよく確認を行うこと。 ・船長は、船首方に死角が生じる速力で航行中、船首を振るなどし

	<p>て死角を補う見張りを適切に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、航行中、レーダーを活用して他船の有無を確認し、レーダーの映像の監視を適切に行うこと。・ 船長は、漂流中であっても、接近する他船を認めた場合、自船に気付かずに航行している場合があるので、他船が漂流船を避航してくれると思わず、衝突の危険を感じた際、有効な音響による信号を行うなどして注意喚起を行うとともに、できる限り早期に衝突を避ける動作をとること。・ 船長は、携帯式の簡易エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

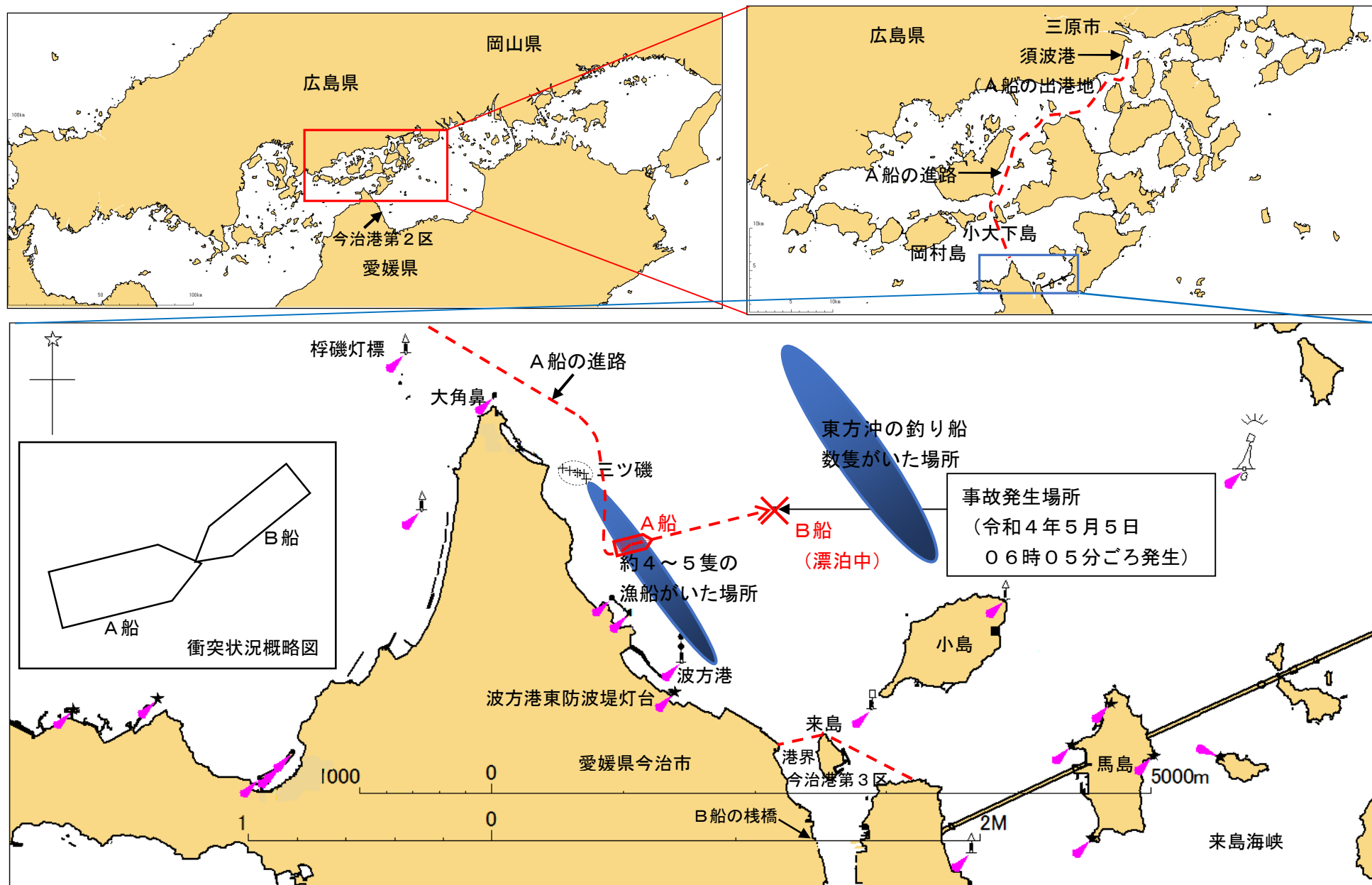


写真 1

B 船の損傷状況

