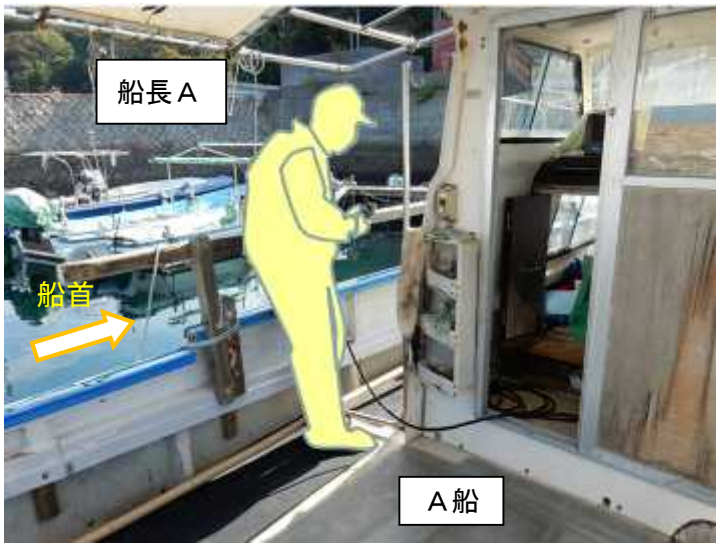
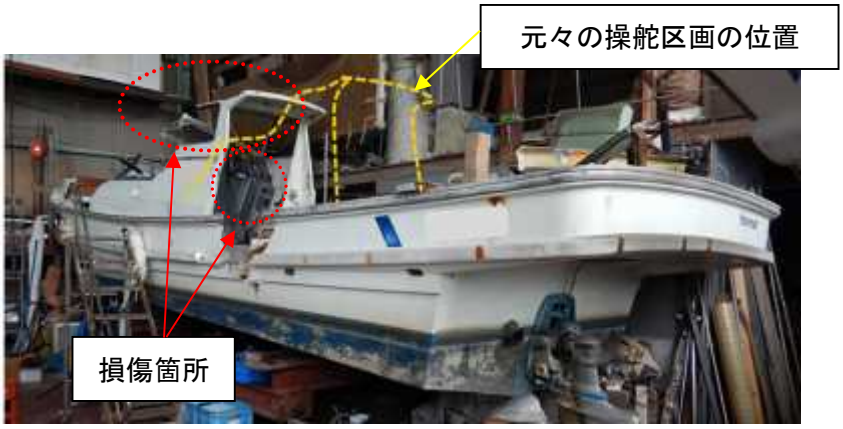
船舶事故調査報告書

令和４年５月１１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３年１０月１４日　１６時２０分ごろ
発生場所	愛媛県松山市松山港第２区 松山港外港２号防波堤北灯台から真方位２９３°４４０m付近 （概位　北緯３３°５２.２′　東経１３２°４１.７′）
事故の概要	漁船一幸丸は、西進中、また、プレジャーボート幸丸Ⅱは、南進中、両船が衝突した。 幸丸Ⅱは、船長が負傷し、左舷中央部等の破損等を生じ、また、一幸丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和３年１１月２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　一幸丸、３.８トン ＥＨ３－２４０１３（漁船登録番号）、個人所有 １０.９０m（Lr）×２.７０m×０.７８m、ＦＲＰ ディーゼル機関、２７３.００kW、平成２年１０月１１日 第２８１－２７４４０号（船舶検査済票の番号） Ｂ　プレジャーボート　幸丸Ⅱ、５トン未満（長さ７.１７m） ２８１－２６１６９愛媛、個人所有 ７.１７m（Lr）×２.２１m×０.５９m、ＦＲＰ ディーゼル機関、９５.６０kW、平成元年１１月
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　６７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２年７月１１日 免許証交付日　令和元年８月２８日 （令和７年７月３１日まで有効） Ｂ　船長Ｂ　７４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５３年２月１７日 免許証交付日　令和３年５月３１日 （令和９年２月９日まで有効）
死傷者等	Ａ　なし

	Ｂ　重傷　１人（船長Ｂ）
損傷	Ａ　船首部外板に擦過傷 Ｂ　左舷中央部外板及び操舵室に破損
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北北西、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏
事故の経過	Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、漁獲物の運搬を終えて帰航の目的で、令和３年１０月１４日１６時０５分ごろ、松山市二神島（ふたがみ）の係留場所に向けて、松山港第１区の三津浜地区を出航し、約１１ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進した。 船長Ａは、左舷船首部の巻上機により左舷船首方に死角を生じるので、操舵区画左舷側後端付近の甲板上に立ち、周囲の航行船に注意しながら、主に、松山港外港２号防波堤北灯台（以下「本件灯台」という。）の北方を出入りし、接近してくる出入港船などを確認していた。（写真１、図１参照） 写真１　Ａ船  図１　Ａ船左舷船尾部において船長Ａが操船している状況

	船長Ａは、本件灯台の北方から右舷方に接近する入港船のほかは、本件灯台の北西方に南進する船舶を見掛けなかったので、右舷方に航行の支障となる船がいないと思い、左舷船首方の本件灯台に近づき過ぎないようにその方向を注視して航行を続けた。 船長Ａは、本件灯台の北方に接近したので、本件灯台から南方に設置してある防波堤（以下「本件防波堤」という。）の西方（沖側）に隠れていた船舶に注意し、本件灯台の北方通過後、本件防波堤西方に他船がいないことが確認できたので、少し左転して約１５knの速力に増速し、船首が浮上した後、しばらくして１６時２０分ごろ衝撃を感じた。 船長Ａは、船首の下方にＢ船の船体が見えたので、機関を後進運転とし、Ａ船をＢ船から離した後、Ｂ船の乗組員が見当たらなかったのでしばらく周囲を捜索していたところ、船長Ｂが、ほかのボートに救助されたのを認め、船尾方を航行してきた僚船に船長Ｂの搬送を依頼した。 Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、釣りを行う目的で、松山港第１区の三津浜地区の係留場所を１３時００分ごろ出航し、本件灯台南西方沖で釣りをした後、興居島泊地区の東方沖に移動した。 Ｂ船は、釣果がなかったので、１６時１０分ごろ元の釣り場に向けて、船長Ｂが操舵室の右舷側にある操舵ハンドルの前に立って操船し、約１３．５knの速力で南進を開始した。 船長Ｂは、興居島東南端の黒埼（くろさき）東方沖で周囲を確認して他船が見当たらず、ふだんもその付近で１５時以降に出港する漁船などの小型船を見たことがなかったので、左舷方（東方）から接近する船舶がいないと思い、西方から入港してくる貨物船に注意し、右舷方を注視しながら釣り場に向けたところまで記憶していたが、記憶が途切れた。 船長Ｂは、Ａ船と衝突後、ゴムボートの上で声を掛けられていることに気付き、Ａ船の船尾方を航行していたＡ船の僚船に移されて搬送され、松山港第１区に入港後、救急車で松山市内の病院に搬送され、翌日に受診した同市内の別の病院で右肩腱板断裂、左第１１・１２肋骨骨折、第１・２・３左横突起骨折と診断された。 （付図１　事故発生経過概略図　参照）
その他の事項	Ａ船は、約１５knの速力で航走すると船首が浮上し、船長Ａが、操舵席に座った状態で、正船首右舷約１０°から左舷約１５°までの範囲に死角を生じ、また、操舵区画左舷側後端付近の甲板上に立った場合、正船首から右舷約８０°までの範囲に死角を生じていた。 船長Ａは、ふだんは本件灯台北方を過ぎたところで、操舵室の中に入り、操舵席に座って操船し、時々立つなどして死角を補う見張りを行っていたが、本事故時、右舷方に他船がいないと思い、操舵室に急いで入る必要がないと思っていた。

	Ａ船は、レーダーを搭載していなかった。 Ｂ船は、左舷船尾部から操舵室の方にかけて、Ａ船に乗り揚げられたような損傷が生じていた。（写真２参照）  写真２　Ｂ船（上架し、操舵区画を船首方に移動した状態） 船長Ｂは、救命胴衣を着用していた。
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	 Ａ　あり、Ｂ　あり Ａ　あり、Ｂ　なし Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ船は、西進中、船長Ａが、右舷方に航行の支障となる船舶がいないと思い、操舵区画左舷側後端付近の甲板上に立ち、約１５knの速力で、船首浮上により右舷船首方に死角を生じた状態で航行を続けたことから、Ｂ船と接近していることに気付かず、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 船長Ａは、出航後、船首が浮上していない状態で、右舷船首方に本件灯台北方から右舷方に接近する入港船のほかに本件灯台北西方を南進する船舶などを見掛けなかったことから、右舷方に航行の支障となる船舶がいないと思い、本件灯台北方を通過後に増速し、右舷船首方に死角を生じた状態で航行を続けたものと考えられる。 Ｂ船は、南進中、船長Ｂが、左舷方から接近してくる船舶がいないと思い、右舷方を注視して航行を続けたことから、Ａ船と接近していることに気付かず、Ａ船と衝突したものと考えられる。 船長Ｂは、黒埼東方沖で周囲を確認して、他船が見当たらず、ふだんもその付近で、１５時以降に出港する漁船などの小型船を見たことがなかったことから、左舷方（東方）から接近する船舶がいないと思い、西方から入港して来る貨物船に注意し、右舷方を注視していたものと考えられる。
原因	本事故は、松山港第２区において、Ａ船が西進中、Ｂ船が南進中、船長Ａが、右舷方に航行の支障となる船舶がいないと思い、操舵区画

	左舷側後端付近の甲板上に立ち、約１５knの速力で、船首浮上により右舷船首方に死角を生じた状態で航行を続け、また、船長Ｂが、黒埼東方沖で周囲を確認した後、左舷方から接近してくる船舶がいないと思い、右舷方を注視して航行を続けたため、両船が互いに接近していることに気付かず、衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、増速すると船首が浮上して船首方に死角を生じる小型船において、操舵室の外で操船する時には、増速する前に、周囲をよく確認し、増速後、時々立ち位置を変えるとともに船首を左右に振るなどして、常時死角を補う見張りを行うこと。 ・船長は、港の出入口付近を航行する際は、日頃、漁船や釣り船などの出港船がいない時間でも、漁獲物の運搬を行う船など様々な船が出入港することを考慮し、特定の方向のみを注視することなく、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。

付図１　事故発生経過概略図