

船舶事故調査報告書

令和7年3月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年8月6日 22時18分ごろ
発生場所	愛媛県松山市鹿島北西方沖 波妻ノ鼻灯台から真方位250° 1.15海里（M）付近 （概位 北緯33° 59.6′ 東経132° 44.7′）
事故の概要	貨物船第22大盛丸は、北北東進中、また、プレジャーボートとく丸は、西南西進中、両船が衝突した。 とく丸は、同乗者9人が負傷し、左舷船尾部外板に破口を生じて沈没し、また、第22大盛丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年8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 貨物船 第22大盛丸、691トン 133979、株式会社大盛産業 73.83m×14.60m×8.03m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成6年11月10日 B プレジャーボート とく丸、4.9トン EH3-24966（漁船登録番号）、有限会社徳森工業 10.90m（Lr）×2.70m×0.87m、FRP ディーゼル機関、279.4kW、平成7年4月 第273-13509号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 48歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成17年3月22日 免状交付年月日 令和2年3月2日 免状有効期間満了日 令和7年3月21日 B 船長B 58歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年6月17日 免許証交付日 平成27年3月20日 （令和2年6月16日まで有効） 令和2年6月16日をもって失効していた。

死傷者等	A なし B 軽傷 9人（同乗者）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A 船は、船長 A ほか 4 人が乗り組み、海砂約 2,000 t を積載し、令和 5 年 8 月 6 日 19 時 50 分ごろ阪神港大阪区に向けて愛媛県 <small>おおず</small> 大洲市長浜港 <small>ながはま</small> を出港した。</p> <p>A 船は、法定灯火を表示し、2 台のレーダーを 0.5 M レンジ及び 2 M レンジ、コースアップ表示で作動させ、約 11 ノット (kn) の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行した。</p> <p>船長 A は、出港に引き続き、単独の航海当直について鹿島西方沖を北北東進中、右舷船首方約 3 M の波妻ノ鼻北東方沖に B 船の緑灯を視認するとともにレーダーでも B 船を認めた。</p> <p>船長 A は、やがて B 船が右転して、A 船の右舷方を同方向に航行していた大型の旅客船（以下「C 船」という。）と A 船の前路を左方に横切る態勢となったのを認め、B 船に対する注意喚起のために汽笛の長音を 1 回鳴らし、疑問信号として、探照灯で自船の船首方を照らした。</p> <p>船長 A は、運動性能のよい小型船である B 船が A 船を避けてくれるものと思い、B 船との方位変化を確かめないまま航行中、衝突の直前に危険を感じて主機を中立としたが、22 時 18 分ごろ衝撃を感じ、A 船の船首部が B 船の左舷船尾部と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長 A は、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、探照灯で周囲の海面を照らして B 船及び B 船の乗員の探索を行いながら、A 船の乗組員に指示して、A 船の搭載艇で B 船の乗員の救助に当たらせ、B 船の乗員全員を A 船に引き揚げた。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、同乗者 10 人（以下「B₁」、「B₂」、「B₃」、「B₄」、「B₅」、「B₆」、「B₇」、「B₈」、「B₉」、「B₁₀」という。）を乗せ、愛媛県 <small>いまぼり</small> 今治市今治港沖で開催された花火大会の見物を終え、21 時 10 分ごろ松山港内の係留地に向けて今治港沖を出航した。（図 1 参照）</p> <div data-bbox="571 1756 1430 2024" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図 1 B 船同乗者の乗船位置</p>

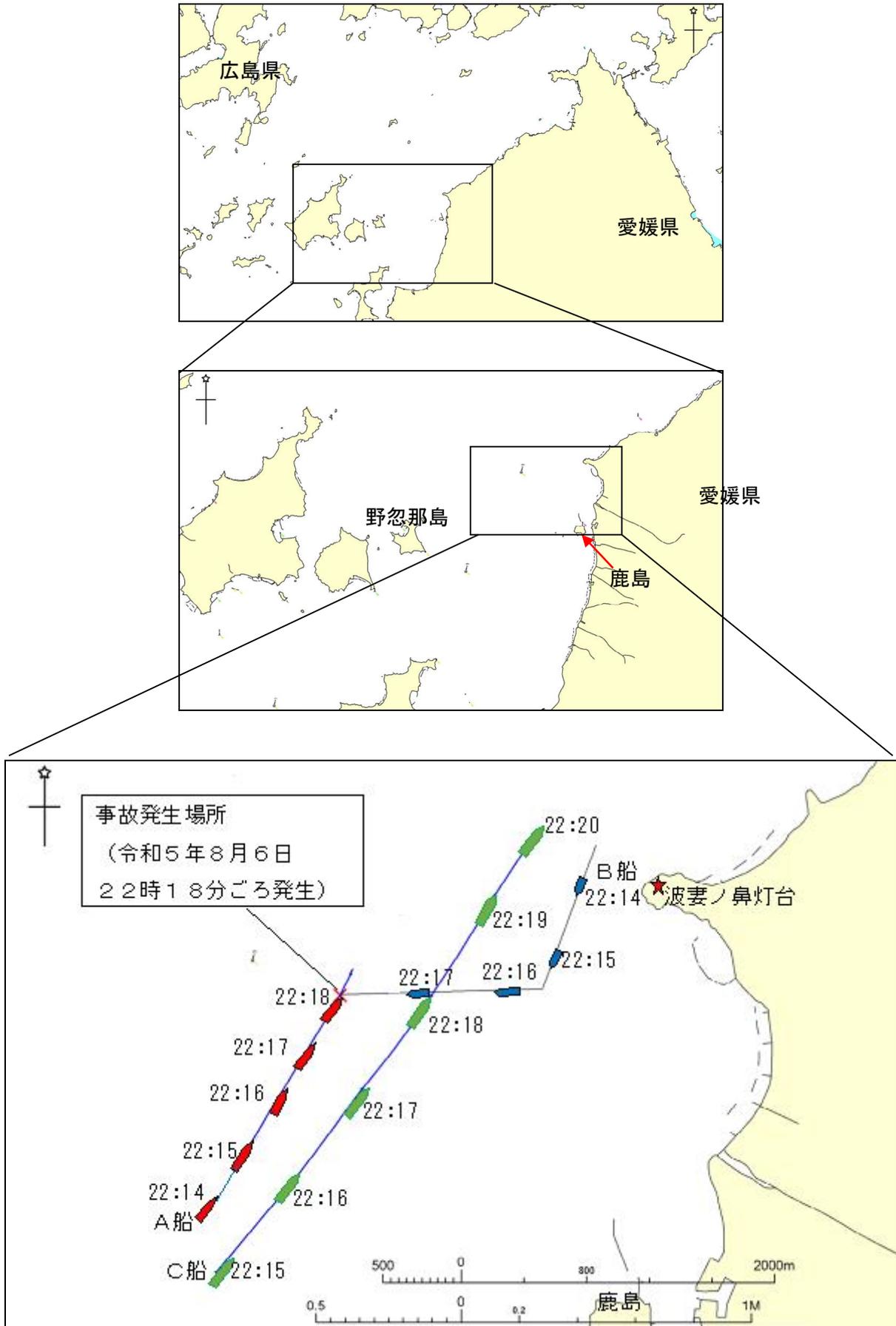
	<p>B船は、法定灯火を表示し、1台のレーダーを0.5Mレンジ、コースアップ表示で作動させ、約18knの速力で波妻ノ鼻北東方沖を手動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、操舵室内右舷側の操縦席に腰を掛け、波妻ノ鼻北東方沖で右舷船首方にC船を認め、同船の客室の明るい灯りなどに注意が向き、動静を伺っていたが、左舷方の浅所から離れてC船と左舷対左舷で航行した方がよいと思い、松山市野忽那島に向けて右転した。</p> <p>船長Bは、C船の動静に注意が向いてA船に接近していることに気付かず、また、C船の船首方を通過した後は、前路に他船はいないものと思い、適切な見張りを行っていなかったため、A船に直前まで気付かないまま、衝撃を感じてA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長B及び操舵室内にいた同乗者4人は、救命胴衣を着用していなかったため、左舷側の窓から脱出した後、クーラーボックスや防舷材などの浮体を抱えて救命胴衣を着用し、後部甲板上にいた同乗者6人と共に海に飛び込んで浮かんでいたところ、A船の搭載艇により乗員全員が救助され、A船に移った。</p> <p>B船の同乗者のうちB₁₀を除く9人は、帰港後、それぞれ松山市又は愛媛県松前町の病院で頸椎捻挫等の診察を受けた。</p> <p>(付表1 同乗者の負傷状況参照)</p> <p>B船は、左舷船尾部に生じた破口から浸水して、船首を上にした状態で漂流し、やがて沈没した。</p> <p>C船の航海士(以下「航海士C」という。)は、C船が鹿島西方沖を約24knの速力で北東進中、右舷船首方にB船の両舷灯を見た後に緑灯のみが見えるようになったので、B船は右舷対右舷で通過するものと思っていたところ、やがてB船が右転して紅灯のみが見えるようになったので、C船の前方を通過するものと思い、探照灯で短5回を2回照射した。</p> <p>航海士Cは、B船がC船の船首方を通過した後、甲板員からB船がC船の左舷後方でA船と衝突したことを聞いた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、付表2 A船のAIS記録(抜粋)、付表3 C船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、右転してからのB船の動静が不明の際、早めに主機を使用して減速し、B船にA船の前路を通過させれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、レーダーの接近警報が頻りに鳴ることが煩わしく思い、日頃からレーダーを近距離レンジのまま使用することが多く、本事故当時もレーダーレンジの切替えを適切に行っていなかったため、A船に接近していることに気付いていなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>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 A なし、B なし</p> <p>A 船は、鹿島北西方沖を北北東進中、船長Aが、B船がA船の前路を左方に横切る態勢となったことを認めたと、B船がA船を避けてくれるものと思ひ、主機を使用して減速するなどの避航動作をとらなかつたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、運動性能のよい小型船であるB船がA船を避けてくれるものと思ひ、B船との方位変化を確かめないまま航行し、直前まで避航動作をとらなかつたものと考えられる。</p> <p>B船は、鹿島北西方沖を西南西進中、船長Bが、C船の動静に注意が向き、C船の左舷方を航行中のA船が前路を右方に横切る態勢で接近していることに気付かず、衝突を避ける協力動作をとらなかつたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、C船の動静に注意が向いてA船に接近していることに気付かず、また、C船の船首方を通過した後は、前路に他船はいないものと思ひ、適切な見張りを行っていなかつたことから、A船に気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダーの接近警報が頻繁に鳴ることが煩わしく思ひ、日頃からレーダーを近距離レンジのまま使用することが多く、本事故当時もレーダーレンジの切替えを適切に行っておらず、A船に接近していることに気付いていなかつたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、B船の操縦を行つてはなかつた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が鹿島北西方沖を北北東進中、B船が西南西進中、船長Aが、B船が前路を左方に横切る態勢となったことを認めたと、B船がA船を避けてくれるものと思ひ、避航動作をとらず、また、船長Bが、C船の動静に注意が向き、A船に接近していることに気付かず、衝突を避ける協力動作をとらなかつたため、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及び被害の軽減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、適切な見張りをを行い、前路を左方に横切る態勢の他船を認め、衝突のおそれがある場合、大型船であっても、運動性能のよい小型船が避けてくれると思わず、躊躇することなく主機を操作して減速するなどの避航動作をとること。 ・船長は、航行中の船舶の前方を急に交錯して横切ることは、急に見合い関係を発生させることとなり、危険であるため、行わないこと。 ・船長は、視界に入っている特定の船舶のみでなく、周囲の見張りを適切に行い、前路を右方に横切る態勢で接近してくる他船を認

	<p>めた場合は、衝突を避ける協力動作をとること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、レーダーのレンジを適宜切り替えるなどして周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、小型船舶操縦免許証の更新手続きを行い、有効な免許証を保持して小型船舶を操縦すること。
--	---

付表1 同乗者の負傷状況			
同乗者	年齢	病院所在地	診断名
B ₁	52歳	松山市	腰部挫傷、左前腕部挫傷、右下腿部挫傷、左肩関節挫傷
B ₂	53歳	松山市	頸椎捻挫、右下腿打撲傷・挫創
B ₃	29歳	愛媛県松前町	頸椎捻挫、右前腕挫創、左膝部挫創、左側胸部打撲
B ₄	36歳	松山市	頭部外傷
		松山市	頭部打撲傷、頸椎捻挫、腰椎捻挫
B ₅	12歳	松山市	左肩打撲傷・捻挫
B ₆	40歳	松山市	腰椎捻挫、頸椎捻挫
B ₇	13歳	松山市	頸椎捻挫
B ₈	29歳	松山市	頸椎捻挫、左肩関節捻挫、左前腕部打撲傷、右下腿打撲傷
		松山市	頭部外傷
B ₉	39歳	松山市	頭部打撲、脳振盪、全身打撲
		松山市	左足背裂創、蜂窩織炎

付図1 事故発生経過概略図



付表2 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
22:13:00	033-58-41.40	132-44-04.32	30.9	11.1
22:13:59	033-58-51.00	132-44-11.28	30.8	11.1
22:14:10	033-58-52.62	132-44-12.48	30.5	11.2
22:14:59	033-59-00.72	132-44-18.18	30.7	11.2
22:15:09	033-59-02.34	132-44-19.38	31	11.2
22:15:59	033-59-10.44	132-44-25.08	30.4	11.3
22:16:09	033-59-12.06	132-44-26.22	31.1	11.3
22:16:59	033-59-20.10	132-44-32.10	31.3	11.3
22:17:09	033-59-21.72	132-44-33.24	30.9	11.2
22:17:59	033-59-29.82	132-44-39.18	31.7	11.1
22:18:09	033-59-31.32	132-44-40.32	30.8	10.7
22:18:59	033-59-37.98	132-44-44.58	24.8	7.3
22:19:08	033-59-38.94	132-44-45.12	23.7	6.6

船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から約55m、船尾から約16m、左舷から約4m、右舷から約11mであった。また、対地針路は真方位である。

付表3 C船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
22:15:00	+033-58-36.97	+132-44-11.77	39.7	23.8
22:15:59	+033-58-55.31	+132-44-30.20	39.7	23.9
22:16:02	+033-58-56.24	+132-44-31.10	39.3	23.9
22:16:59	+033-59-14.51	+132-44-47.44	36.5	24
22:17:02	+033-59-15.14	+132-44-48.03	36.7	24
22:17:59	+033-59-33.86	+132-45-04.70	34.3	24
22:18:02	+033-59-34.53	+132-45-05.23	34.2	24.1
22:18:59	+033-59-54.43	+132-45-20.30	31.8	24.5
22:19:02	+033-59-55.47	+132-45-21.08	31.8	24.5
22:19:58	+034-00-14.76	+132-45-35.72	32	24.9

船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から約13m、船尾から約153m、左舷から約17m、右舷から約13mであった。また、対地針路は真方位である。

写真1 A船

