

船舶事故調査報告書

平成25年11月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年6月14日（木） 11時45分ごろ
発生場所	山口県上関町祝島南方沖 上関町所在のホウジロ灯台から真方位233° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.4′ 東経131° 56.7′）
事故調査の経過	平成24年6月15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 遊漁船 栄勇丸、5トン未満 291-29752山口、個人所有 11.16m（Lr）×2.90m×0.92m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、平成2年4月 B 漁船 恵丸、4.98トン EH3-21304（漁船登録番号）、個人所有 10.75m（Lr）×2.60m×0.81m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和48年5月31日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 35歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成22年2月19日 免許証交付日 平成22年2月19日 （平成27年2月18日まで有効） B 船長B 男性 54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16年7月15日 免許証交付日 平成21年6月2日 （平成26年7月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾外板及びスパンカーを損傷 B 船首部外板に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、平成24年

	<p>6月14日05時45分ごろ、祝島南方約4.9Mの釣り場において、錨泊して機関を止め、船首が東方を向いた状態で釣り客に釣りを行わせた。</p> <p>船長Aは、船首にいた釣り客4人と船尾にいた釣り客1人の間を移動しながら、釣りの手伝いを行い、右舷船尾に立っていたとき、船尾方から接近するB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が針路を変えずに約100mに接近したので、衝突の危険を感じ、横にいた釣り客と共にB船に大声で叫びながら、手を振って注意喚起を行ったが、B船が針路を変えずにA船に接近するので、釣り客を船首に移動させたところ、11時45分ごろA船の右舷船尾とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、釣り客の安否及びA船の損傷状況を確認し、海上保安庁に118番通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、祝島南南西方約6.2Mで操業を終え、11時30分ごろ愛媛県伊予市下灘港へ向けて自動操舵で針路を約090°（コンパス方位、以下同じ。）に定めて対地速力約9ノットで帰航を開始し、しばらく航行したところ、船長Bが、船首方にA船及びその東方に2～3隻の小型船を認めた。</p> <p>船長Bは、船首方やや左に東方を向いて止まっているA船を認めたとき、自動操舵の針路を約095°としたが、同針路で航行してもA船を十分に離して航行できるものと思い、船尾に移動して漁獲物の選別作業を始めた。</p> <p>船長Bは、漁獲物に大量のクラゲが混じっていたので、選別作業に注意を向け、同じ針路及び速力で東進中、針路を転じて約3分が経過したとき、そろそろA船に近づく頃だと思い、船首方を見たところ、A船を至近に認め、急いで機関を後進としたが、B船の船首部とA船の右舷船尾とが衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、汽笛を備えていたが、B船に対して避航を促す注意喚起信号を行っていなかった。</p> <p>A船は、黒色球形形象物を掲げていなかった。</p> <p>A船の船長A及び釣り客全員は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、祝島南方沖で錨泊して釣り中、船長Aが、B船の接近に気付き、釣り客と共にB船に向かって手を振り、発声して注意喚起を行ったが、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、祝島南方沖を東進中、船長Bが、漁獲物の選別作業に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船に至近で気付き、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、祝島南方沖において、A船が錨泊して釣り中、B船が東進中、船長Bが、漁獲物の選別作業に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・適切な見張りを行うこと。 ・錨泊中であっても適切な見張りを行い、接近する他船があれば、有効な音響信号を行って注意喚起を行うこと。