

MA2013-4

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成25年4月26日



(東京事案)

- 1 貨物船 BEAGLE VII 衝突 (護岸)
- 2 ケミカルタンカー第二旭豊丸乗組員死亡
- 3 漁船第十八漁榮丸沈没

(地方事務所事案)

函館事務所

- 4 漁船第二十八七福丸衝突 (消波ブロック)
- 5 漁船第五十八伊勢丸漁船第三十八福井丸衝突
- 6 漁船第三十八三喜丸乗組員死亡
- 7 漁船鶴鴿丸転覆

仙台事務所

- 8 漁船第八兼神丸漁船第二成進丸乗組員負傷
- 9 漁船千歳丸漁船昇豊丸衝突
- 10 貨物船 POLARIS MELODY 衝突 (防波堤)
- 11 漁船栄幸丸漁船進栄丸衝突
- 12 遊覧船ふえにつくす乗組員負傷

横浜事務所

- 13 交通船第十八ふろばん丸衝突 (消波ブロック)
- 14 自動車運搬船 PLEIADES LEADER 貨物船 SUN HAPPINESS 衝突
- 15 漁船十八号清龍丸乗組員負傷
- 16 漁船成神丸転覆
- 17 巡視船いすず漁船和栄丸転覆
- 18 砂利運搬船第八十八さだ丸乗揚
- 19 漁船第二森仁丸乗組員死亡

神戸事務所

- 20 漁船第三十五旭光丸乗組員死亡
- 21 プレジャーボート吉川丸転覆
- 22 漁船第八幸栄丸乗揚
- 23 漁船第二十六清栄丸漁船第三北進丸衝突
- 24 漁船茂寿丸遊漁船第五和丸衝突
- 25 漁船海昭丸手漕ぎボート (船名なし) 衝突
- 26 旅客フェリーフェリーきょうと2漁船天神丸漁船天神丸漁船藤丸衝突 (漁具)
- 27 遊漁船戎丸衝突 (橋脚)
- 28 引船布引丸衝突 (ドルフィン)
- 29 砂利運搬船第八ながと丸乗揚

- 30 砂利運搬船大豊丸衝突（灯浮標）
- 31 砂利運搬船第十八榮福丸乗揚
- 32 漁船新盛丸乗組員死亡
- 33 漁船光進丸モーターボートRAINBOW衝突
- 34 水上オートバイM・MAX水上オートバイ林虎琉衝突
- 35 漁船幸力丸乗揚
- 36 漁船蛭子丸衝突（ドルフィン）
- 37 ケミカルタンカー愛和丸浸水

広島事務所

- 38 プレジャーボートSEVEN STAR衝突（定置網）
- 39 引船まさふじ台船宝珠乗揚
- 40 旅客船ニューのしま乗揚
- 41 救急艇せとのあかり衝突（のり養殖施設）
- 42 押船第三末広丸台船502号作業員死亡
- 43 貨物船第八浪花丸火災
- 44 貨物船PANDORA 乗揚
- 45 貨物船寿山丸のり養殖施設損傷
- 46 液体化学薬品ばら積船第八幸福丸乗揚
- 47 プレジャーボートスカイブルー1号乗揚

門司事務所

- 48 貨物船CABRERA 漁船久宝丸衝突（錨索）
- 49 貨物船CABRERA 引船春風乗組員負傷
- 50 貨物船誠宝丸漁船一福丸衝突
- 51 貨物船兼砂利石材運搬船吉福善丸乗揚
- 52 旅客船蓋井丸漁船桃歳丸衝突
- 53 漁船祐神丸プレジャーモーターボートあおい丸衝突
- 54 プレジャーボート海遊号転覆
- 55 押船第十八昇竜丸起重機船第十八海生号衝突（岸壁）
- 56 旅客船兼自動車渡船MASAGENA 浸水
- 57 漁船第二十五大黒丸火災
- 58 漁船栄光丸火災
- 59 貨物船進宝丸漁船光宝丸衝突
- 60 貨物船TY ANGEL 衝突（灯浮標）
- 61 プレジャーボートESPRIT プレジャーボートMASTER 衝突
- 62 漁船第三祐福丸乗揚

63 漁船第二十二仁洋丸乗組員死亡

長崎事務所

64 漁船第三国宝丸漁船第二大徳丸衝突

65 貨物フェリーシーカーゴ五島漁船かな丸衝突

66 漁船第十一福宝丸乗組員負傷

67 モーターボート優釣丸転覆

68 ミニボート（船名なし）操縦者死亡

69 油送船十一月丸漁船新生丸衝突

那覇事務所

70 押船第八なぎさ丸転覆

71 水中観光船ガラスボート遊泳者負傷

72 ダイビング船 happy 浸水

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

53 漁船祐神丸プレジャーモーターボートあおい丸衝突

船舶事故調査報告書

平成25年3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7月22日（日） 10時20分ごろ
発生場所	山口県下関市彦島北方沖 下関市所在の下関港南風泊 ^{はえどまり} A防波堤東灯台から真方位055°1,580m付近 (概位 北緯33°57.8' 東経130°53.8')
事故調査の経過	平成24年7月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 ^{ゆうしん} 祐神丸、4.9トン NS3-73293（漁船登録番号）、個人所有 11.72m (Lr) × 2.50m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成元年8月6日 B プレジャーモーターボート あおい丸、5トン未満 291-11483山口、個人所有 6.40m (Lr) × 1.65m × 0.45m、FRP 船内機、30.89kW、昭和53年6月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 38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6年6月9日 免許証交付日 平成20年11月10日 (平成26年6月8日まで有効) B 船長B 男性 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 平成13年4月9日 免許証交付日 平成23年2月9日 (平成28年4月8日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部ペイント剝離、右舷船側部に擦過傷 B 右舷船体中央部の船側外板に破口及び舷縁材折損、マスト及びオーニング支柱の曲損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、いか一本釣り漁を行うため、下関市下関漁港を出港して日本海側の漁場に向かった。</p> <p>船長Aは、下関市所在の彦島大橋の下を通過したとき、目視及びレーダーで周囲を確認したところ、左右にタンカーや砂利運搬船が停泊していたものの、船首方には何も見当たらなかったため、針路真方位335°、速力約8.2～8.5ノットで自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、操縦席に腰を掛けて左舷方を向いてGPSプロッターに漁場を入力する操作中、平成24年7月22日10時20分ごろA船船首とB船の右舷船体中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、時折、場所を変えながら釣りを行った後、彦島大橋の北西方沖約1,800m付近で機関を中立運転として漂泊し、船長Bは、右舷船尾に置いた椅子に腰を掛け、船尾方を向いて釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、釣りを始めた当初は時折首を振って周囲の見張りを行っていたが、しばらく経っても接近して来る他の船舶がなかったので、船尾方を向いて釣りを続けていたところ、船首が南東方に向いて漂泊中、突然、衝撃を受けて後方に転倒した。</p> <p>船長Aは、本事故を所属漁業協同組合及び海上保安庁へ連絡するとともに、自力で帰港するB船に伴走して下関漁港へ入港し、負傷した船長Bを搬送するために救急車の手配を行った。</p> <p>船長Bは、下関漁港に入港した後、救急車により病院に搬送され、頭部及び左腕の打撲により、8日間入院した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、レーダーを0.25海里（M）及びGPSプロッターを12Mのレンジで使用していた。</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、下関漁港を出港して彦島北方沖を自動操舵で北北西進中、船長Aが、GPSプロッターに漁場を入力する操作を行い、見張りを行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、彦島大橋の北西方沖で船首が南東方に向いて漂泊中、船長Bが、船尾方を向いて椅子に腰を掛けて釣りをし、見張りを行っていなかったことから、船首方から接近した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、彦島北方沖において、A船が北北西進中、B船が漂泊中、船長A及び船長Bが、共に見張りを行っていなかったため、両船</p>

	が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・ 大小の船舶が行き交う港やその周辺では、周囲を確認する頻度を多くするなどし、厳重な見張りをを行うこと。