

## 船舶事故調査報告書

令和2年10月14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	令和元年11月6日 07時30分ごろ
発生場所	岡山県瀬戸内市虫明漁港 虫明漁港9号防波堤灯台から真方位170° 230m付近 (概位 北緯34° 41.0′ 東経134° 13.4′)
事故の概要	漁船泰正丸は、北進中、また、漁船第2道創丸は、航行中、両船が衝突した。 第2道創丸は、船長が死亡し、左舷舷縁の割損等を生じ、また、泰正丸は、左舷船首部甲板の割損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月7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 泰正丸、9.55トン OY2-479（漁船登録番号）、個人所有 12.75m (Lr) × 3.18m × 0.96m、FRP ディーゼル機関、355kW（動力漁船登録票による）、昭和57年4月5日 B 漁船 第2道創丸、2.17トン OY3-22492（漁船登録番号）、個人所有 8.73m (Lr) × 2.18m × 0.52m、FRP ディーゼル機関、166kW（動力漁船登録票による）、昭和54年5月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56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13年7月5日 免許証交付日 平成28年6月13日 (令和3年7月4日まで有効) B 船長B 男性 56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 昭和62年8月27日 免許証交付日 平成31年3月18日 (令和6年12月26日まで有効)

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 死亡 1人（船長B）</p>
損傷	<p>A 左舷船首部甲板に割損、左舷船首部船底外板及びストレーキに亀裂を伴う擦過傷</p> <p>B 左舷舷縁及び操舵室左舷窓ガラスに割損、左舷中央部及び船尾部たつに折損、操舵室左舷扉及び扉枠等に曲損及び擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>日出時刻：06時27分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、かきを前部甲板に半載した状態で、令和元年11月6日07時15分ごろ虫明漁港内の作業場（以下「作業場A」という。）に向けて帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが、瀬戸内市段島南西方沖で段島西方の水道（以下「本件水道」という。）から同漁港の入口付近までを見通し、本件水道に航行の支障となる他船等を見掛けなかったため、本件水道の中央に向けて左転した。</p> <p>A船は、船長Aが、本件水道の中央付近を約37～38km/hの対地速力で手動操舵により前路の陸岸及び空のかき筏の離れ具合を見ながら北進中、07時30分ごろ段島西方の最狭部を通過して空のかき筏置場に差し掛かったところ、衝撃を感じ、直後に左舷方至近にB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船と衝突したと思い、機関を後進に操作して前進行きあしを止めた。</p> <p>船長Aは、B船がA船の南方沖で漂流している様子であったので、B船の状況を確認する目的でB船に向かい、A船の右舷側をB船の左舷側に接舷させて止めた。</p> <p>船長Aは、B船に乗り移り、B船の左舷中央部に設置された外部操縦場所のエンジンコントロールスロットルレバー（以下「スロットルレバー」という。）が少し上がり、また、クラッチコントロールレバー（以下「クラッチレバー」という。）が中立の位置であったので、スロットルレバーを下げてアイドル状態とした。（写真1参照）</p> <div data-bbox="762 1653 1184 1973" data-label="Image"> </div> <p>写真1 B船左舷中央部 外部操縦場所</p>



	<p>船長Aは、B船の甲板上及び操舵室内に船長Bを見掛けなかったの で、船長Bが落水したのではないかと思い、付近の海面を捜索しよう とA船の操舵室に戻り、最微速力後進として時計回りに回頭していた ところ、A船の右舷後方至近の海面に浮いている死亡した船長Bを発 見した。</p> <p>船長Aは、07時35分ごろ携帯電話で所属する漁業協同組合（以 下「本件組合」という。）の職員にB船と衝突したことを連絡し、本 件組合職員は、07時40分ごろ電話で本事故の発生を海上保安庁に 通報した。</p> <p>本件組合職員5人は、2隻の小型船にそれぞれ乗り込み、本事故発 生場所に向かったところ、07時50分ごろ海面に浮いている死亡し た船長Bを発見し、携帯電話で市消防本部にその旨を通報した。</p> <p>船長Bは、前日5日の昼ごろ、B船の主機の作動不良を修理する目 的で、B船を整備業者に預け、本事故当日の朝、修理を終えたB船を 引き取ったが、その後、本事故発生までの間に船長B及びB船を目撃 した者がいなかった。</p> <p>船長Bは、巡視艇に収容され、翌日、医師により胸部大動脈離断と 検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（本件 水道付近） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、左舷船首部外板の底部にB船の左舷中央部たつ及び舷縁と 同じ青色の塗料が付着していた。</p> <p>A船及びB船は、操舵室前方中央部にかき収穫用のクレーン1基 （以下「本件クレーン」という。）が設置されており、本事故当時、 両船共に本件クレーンが船首方を向いた状態で上方いっぱいまで立て た状態としていた。</p> <p>A船は、船長Aが、ふだんの操船場所であるA船の操舵室右舷側の 舵輪の前（以下「本件操縦場所」という。）に立って前路を見た場 合、左舷前方の広範囲に本件クレーンの支柱による死角が生じる状況 であった。（写真2～5参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 A船操舵室左舷前面窓</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真3 A船操舵室右舷前面窓</p> </div> </div>



写真4 本件操縦場所



写真5 本件操縦場所前面視界状況

船長Aは、ふだんから、本件操縦場所で立って上体を反らしたり、首を左右に曲げたりして前路を見れば、本件クレーンの支柱による死角を補う見張りができると思っており、見張りを行って、本事故当時、ふだんどおり前路の見張りをしていたが、前路のB船に気付かなかった。

船長Aは、本件クレーンの支柱により生じる死角の状況について正確に把握しておらず、本件操縦場所に立ってふだんどおり前路の見張りを行った場合であっても、左舷船首方約20～30°の範囲に死角が生じることを本事故後に知った。

船長Aは、B船の損傷状況及び両船の塗料の付着状況を見て、本事故当時、A船の左舷船首部がB船の左舷中央部に乗り揚げてB船の操舵室左舷外壁と接触した際、船長Bが左舷中央部付近にいて受傷したのではないかと思った。

B船は、左舷中央部舷縁にA船の外板及びストレーキと同じ白色の塗料が付着していた。

船長Bは、これまで、B船を整備業者に預ける際、自宅から給油棧橋（浮棧橋）まで自転車で移動し、整備業者からB船を引き取った後、同棧橋でB船に自転車を積んで船長Bの作業場（以下「作業場B」という。）に戻る様子を近隣の住人に目撃されたことがあった。

本件組合職員は、本事故当時、B船の甲板上に陸揚げ前のかきが少量残り、船長Bの自転車がB船の船首部に乗せてあり、このような状態で船長Bが管理するかき筏にかきの収穫に向かうことはないので、船長Bが虫明漁港内から作業場Bに向かっていたのではないかと本事故後に思った。

**分析**

乗組員等の関与

A あり、B 不明

船体・機関等の関与

A なし、B 不明

気象・海象等の関与

A なし、B 不明

判明した事項の解析

A船は、本件水道の中央付近を北進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶がないと思い、左舷船首方に死角が生じた状態で航行を続けたことから、B船と接近している状況に気付かず、A船の左舷

	<p>船首部とB船の左舷中央部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件操縦場所から上体を反らしたり、首を左右に曲げたりして前路を見れば、本件クレーンの支柱による左舷前方の死角を補う見張りができると思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、本件水道の中央付近を航行中、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、左舷中央部にある外部操縦場所のクラッチレバーが中立の位置でスロットルレバーが少し上がっている状態であったものの、船長Bが死亡し、また、本事故の目撃者がいないことから、本事故当時の船長Bの操船及びB船の航行の状況について明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、胸部大動脈離断であった。</p> <p>船長Bは、A船の左舷船首部がB船の左舷中央部に乗り揚げた際、A船左舷船首部とB船の操舵室左舷外壁との間に挟まれたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本件水道において、A船が、本件水道の中央付近を北進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶がいないと思い、左舷船首方に死角が生じた状態で航行を続けたため、B船と接近している状況に気付かず、A船の左舷船首部とB船の左舷中央部とが衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>船長Aは、本事故後、本件クレーンにより前路の見張りに死角が生じることがないように、A船の見張りに2人で当たることとした。</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"> <li>・ 操船者は、甲板上の構造物で生じる死角の状況を正確に把握して見張りに当たること。</li> <li>・ 操船者は、船首方に死角が生じている時、常に船首を左右に振ったり、また、単一の場所からの見張りを行うのではなく、可能な限り操縦場所から移動するなどし、死角を補う見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（本件水道付近）

