

船舶事故調査報告書

平成25年7月18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19日（木） 17時00分ごろ
発生場所	香川県直島町柏島南方沖 香川県高松市所在の ^{おぎ} 男木島灯台から真方位269° 2.7海里付近 （概位 北緯34° 26.0′ 東経134° 00.4′）
事故調査の経過	平成24年7月25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 第一 ^{ゆうしやう} 優勝丸、4.96トン KA3-23246（漁船登録番号）、個人所有 11.50m（Lr）×2.63m×0.75m、FRP ディーゼル機関、138kW、昭和55年11月11日 B プレジャーボート ^{デサキング} DESAKING、5トン未満 271-32099岡山、株式会社岡山マリン・ポートセンタ ー 7.72m（Lr）×2.30m×0.65m、FRP ディーゼル機関、114kW、平成10年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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60年3月22日 免許証交付日 平成21年8月3日 （平成27年3月21日まで有効） B 船長B 男性 21歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年7月6日 免許証交付日 平成24年3月22日 （平成29年7月5日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 2人（釣り客） B なし
損傷	A 船首部オーニング倒壊、船首部ハンドレール曲損 B 左舷船首部に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、柏島南方沖

	<p>で船首をほぼ北西に向けて漂流し、釣りを行っていた。</p> <p>船長Aは、衝突の3～5分前ごろ、左舷船首方400～500mの所に接近するB船を初認し、潮上がりしているB船がそのうち避航するものと思っていたところ、至近に接近したがどうすることもできず、平成24年7月19日17時00分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、柏島南方沖で漂流し、釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、アジを釣り上げた後、潮上がりのために東方に向けて発進する際、操舵室後方から操舵室の窓ガラス越しに前方を確認し、他船を視認しなかったため、前路に他船はいないものと思って航行していたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、海上保安部の指示によって高松市高松港に入港し、A船の釣り客が、待機していた救急車で病院に搬送された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 西流</p>
その他の事項	<p>A船は、汽笛を有していたが、船長Aが、潮上がりしているB船が接近すれば避航するものと思い、警告信号を行わなかった。</p> <p>B船は、航行すれば、船首が浮上して船首方に死角を生じていた。</p> <p>船長Bは、航行中、船首死角を補う見張りを行っていなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、柏島南方沖で漂流中、船長Aが、左舷船首方約400～500mの所に接近するB船を初認し、いずれB船がA船を避けるものと思い、漂流を続けていたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、潮上がりしようとして発進する際、船長Bが、操舵室後方から操舵室の窓ガラス越しに前方を見たところ、他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い込み、柏島南方沖を東進中、船首の浮上による船首死角を生じていたものの、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、柏島南方沖において、A船が漂流中、B船が東進中、船長Aが、いずれB船がA船を避けるものと思い、漂流を続け、また、船長Bが、船首死角を生じていたものの、前路に他船はいないものと思い込み、船首死角を補う見張りを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">・ 漂泊中に接近する船舶に対しては注意喚起の汽笛を吹鳴し、接近する状況の監視を続け、接近が続く場合には速やかに避航すること。・ 船首が浮上して死角を生じた状態で航行する場合、他船を見落とすことがないように、見張りを適切に行うこと。
--	--