

第3 事例研究

1 衝突事件 - 1

夜間、遊漁船が釣り客を乗せ漁場に向け東航中、船首死角に対する見張りが不十分で、前路で漂泊中の遊漁船と衝突した事例

船舶の要目等

船 種	遊漁船W丸	遊漁船O丸
総トン数	5.2 トン	4.89 トン
発生日時	平成9年2月23日05時40分	
発生場所	千葉県房総半島東方沖合	
天 候 等	晴、北北東風、風力1、視界良好	
損 害 等	W丸 船首部に擦過傷 O丸 左舷船首部を圧壊、釣り客3人が胸部打撲等	

事件の概要

W丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客8人を乗せ遊漁の目的で平成9年2月23日05時20分千葉県太夫崎漁港を発し、同漁港東方沖合の釣り場に向かった。

W丸船長は、航行中の動力船が表示する法定の灯火を掲げ、発航後しばらく低速で走り、その後15.0ノットで進行し、W丸は高速力で航走すると船首浮上により死角が生じることを知っていたが、多くの遊漁船が集まる漁場より北方の別の漁場に向かうつもりであったことから、船首方に他船はいないものと思い、作動中のレーダーを短距離レンジに切り替えて活用するなり、操舵室天井の開口部から顔を出すなりして船首死角に対する見張りを十分に行うことなく、操舵室のいすに腰掛けて操船にあたった。

W丸船長は、05時30分正船首2海里のところに先航するO丸を初認することができ、同時36分には作業灯を点じて漂泊を開始した同船を正船首1海里に視認することができた状況であったが、船首死角に入ってその存在に気付かず、同船を避ける措置をとることなく05時40分原針路、原速力のままW丸の船首がO丸の左舷船首に後方から60度の角度で衝突した。

また、O丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客4人を乗せ遊漁の目的で同日05時05分太夫崎漁港を発し、同漁港東方沖合の釣り場に向かった。O丸船長は、航行中の動力船が表示する法定の灯火を掲げ10.0ノットで進行し、05時33分前示衝突地点に至って釣り客に釣りの準備をさせるため60ワットの作業灯を点じて漂泊を始めたが、接近する他船があ

れば漂泊中の自船を避けるものと思い、周囲の見張りを十分に行わず、魚群探知器の監視に熱中していたところ、来航するW丸の存在に依然気付かず、さらに接近するW丸に対して警告信号を行わず、衝突を避ける措置をとることなく、前示のとおり衝突した。

海難原因

本件衝突は、夜間、太夫崎漁港東方沖合において、漁場に向け東航中のW丸が、見張り不十分で、漂泊中のO丸を避けなかったことによって発生したが、O丸が見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 両船船長は、遊漁船業を営んでおりながら、人命（釣り客）を預かっているという自覚が欠如していると思われる。安全運航などについての再認識が必要である。
- 2 W丸船長は、船首方向に死角が生じることを知っていたのであるから、他船を見落とすことがないよう、次のような見張り行為が必要である。
 - （１）船首を左右に振りながら見張る。
 - （２）作動中のレーダーを短距離レンジに切り替えるなど、レーダーを活用する。
 - （３）操舵室天井の開口部や左右の窓から顔を出して見張る。

2 衝突事件 - 2

漁船が航行中、見張り不十分で、前路に漂泊中の遊漁船と衝突した事例

船舶の要目等

船 種	漁船 T 丸	遊漁船 S 丸
総トン数	5.1 トン	
全 長		9.48 メートル
発生日時	平成 10 年 7 月 17 日 08 時 40 分	
発生場所	北海道小樽市高島岬北西方沖合	
天 候 等	晴、東北東風、風力 3、視界良好	
損 害 等	T 丸 左舷船首船底外板に破口を伴う擦過傷、推進器翼に曲損 S 丸 船体全損 船長、釣り客 2 人が死亡、3 人が負傷	

事件の概要

T 丸は、船長ほか 2 人が乗り組みほたて貝養殖作業の目的で平成 10 年 7 月 17 日 04 時 00 分小樽市祝津漁港を発し、高島岬の北西方 2 海里ばかりのほたて養殖施設に向かった。

T 丸船長は、単独船橋当直にあたり、14.0 ノットで進行したが、T 丸は全速力に増速すると船首が浮上するうえに操舵室前部左舷側にクレーンの台座、煙突カバーなどにより操舵位置から見て、左舷船首 4 点から右舷船首 2 点の間に死角が生じていた。このため、T 丸船長は、普段から他船が存在する海域を全速力で航行するとき、遠隔操縦装置のコードを船首楼甲板まで延出して当直するなど、船首死角に対する見張りをしていた。

しかしながら、T 丸船長は、早朝のほたて貝養殖施設往復航海のときには、漂泊船を認めなかったことから前路に他船はいないと思い、船首方で漂泊している S 丸と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、また、普段行っている前示見張り方法を行わなかったため同船を避けることなく続航中、08 時 40 分原針路、原速力のまま T 丸の船首が S 丸の右舷船首に前方から 50 度の角度で衝突した。

また、S 丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客 6 人を乗せ遊漁の目的で同日 04 時 30 分小樽港勝納川河口岸壁を発し、05 時 10 分前示衝突地点付近に至り、船首からパラシュート形シーアンカーを投じ、引き索を 7 メートルばかり延出し、機関を停止して漂泊した。S 丸船長は、釣り客を上甲板の両舷側に配置してかれいの 1 本釣りを行わせ、自らは操舵室後部付近で釣り客の監視にあたっていたところ、08 時 34 分船首が 060 度に向いているとき、接近中の T 丸を視認できる状況であった。しかしながら、S 丸船長は、釣り客の監

視に気をとられて周囲の見張りを十分に行わなかったので、T丸が衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、同船に対して警告信号を行わず、機関を始動して衝突を避ける措置をとることなく、前示のとおり衝突した。

海難原因

本件衝突は、小樽市高島岬北西方沖合において、T丸が、ほたて貝養殖施設に向け西航中、見張り不十分で、前路で漂泊中のS丸を避けなかったことによって発生したが、S丸が見張り不十分で、警告信号を行わず、シーアンカーの引き索を解き放ち機関を始動して後進にかけるなどの衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 漁船T丸船長は、全速力に増速すると船首が浮上すること、船首方の一部に死角が生じて見通しが妨げられる状況を知っているのだから、全速力で航行する際には常に遠隔操縦装置のコードを延出して船首楼甲板での当直をするなど、船首死角に対する見張りが必要である。
- 2 遊漁船S丸船長は、自船が漂泊中であるからといって他船のみに避航を期待してはならず、漂泊中といえども厳重な見張りを行い、接近する相手船に対して警告信号を行い、必要に応じて機関を使用するなどの衝突を避けるための措置をとる必要がある。

3 釣り客死亡事件

航走中、船尾端船べりに立ち入った釣り客が海中に転落した事例

船舶の要目等

船 種	遊漁船 H 丸
総トン数	4.6 トン
登 録 長	11.20 メートル
幅	2.49 メートル
深 さ	0.89 メートル
発生日時	平成 10 年 10 月 31 日 02 時 30 分
発生場所	福岡県芦屋港北方沖合
天 候 等	晴、西南西風、風力 3、波高約 1 メートル
損 害 等	釣り客 1 人死亡

事件の概要

H 丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客 7 人を乗せ遊漁の目的で平成 10 年 10 月 30 日 17 時 40 分関門港小倉区を発し、筑前大島北方沖合の釣り場に向かったが、釣果もはかばかしくなく、雨に遭遇したこともあり、翌 31 日 02 時 05 分帰途につくこととした。

ところで、船長は、釣り場などで漂泊中に乗船者が小用をするときには、船尾端の踏み板上の船べりで行わせていたが、航走中は船体動揺による転落の危険性を考慮し、操縦スタンド右舷後方の便所を使用させていた。また、初めての乗船者に対しては、救命胴衣の収納場所や船べりには立たないなどの安全についての指導を行うとともに同注意書を操縦室出入口に張っていたが、同注意書は、いつしか失われていた。

釣り場発航後、船長は、釣り客の 1 人が操縦席に来て会話を交わした後、座って休むように指示して、引き続き約 19 ノットの速力で進行した。こうして H 丸は右舷後方から風と波を受け、片舷 5 度ほどのローリングをして航走中、釣り客が船長に断らず、船尾甲板に出て小用をしようとしたとき、船体の動揺で身体の平衡を失い 02 時 30 分海中に転落した。

海難原因

本件釣り客死亡は、釣り場に向けて出港する際、安全確保についての指示が不十分で、航走中、船尾端船べりに立ち入った釣り客が、身体の平衡を失い、海中に転落したことによって発生したものである。

釣り客が、航走中、小用のため船尾端の船べりに立ち入ったことは本件発生の原因となる。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 安全確保についての指示が不十分となった動機は、本件時の釣り客がいままでに何回も乗船していた者で、船に慣れているので言うまでもないと思ったとのことであるが、船長は、初めての乗船者のみでなく、毎回、釣り客に乗船上の注意事項を説明する必要がある。
- 2 釣り客は、船長の指示に従わなくてはならない。航走中、小用等の必要から甲板上に出る場合などについては、船長の指示を仰ぐことが必要である。当然ながら船長は、これについて、注意事項に含めて釣り客に説明する必要がある。

4 転覆事件

波浪注意報が発表された状況下、出航して転覆した事例

船舶の要目等

船 種	遊漁船 K 丸
総トン数	2 トン
発生日時	平成 7 年 6 月 18 日 13 時 30 分
発生場所	鹿児島県串木野港
天 候 等	晴、南西風、風力 5、波高約 3 メートル、波浪注意報発表中
損 害 等	船体全損 釣り客 3 人死亡

事件の概要

K 丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客 4 人を乗せ遊漁の目的で平成 7 年 6 月 18 日 06 時頃串木野港島平船だまりを発し、同港西北西 5 海里ばかりの釣り場に向かった。船長は、前日夕刻、低気圧が九州中部を東進中で、強風波浪注意報が発表されていたが、気象情報を入手していなかった。

その後、船長は 07 時頃、釣り場に着き錨泊して遊漁を行い、客が十分に釣果を得たので 13 時頃抜錨し、釣り客に救命胴衣を着用させないまま約 10.5 ノットの全速力で帰途についた。

13 時 23 分半頃船長は、定針するとともに機関を 8 ノットばかりに減じて操舵室の舵輪後方に立って操舵と見張りにあたり、ほぼ右舷正横に南西の高いうねりを受けながら進行した。定針したとき、船長は、島平船だまり付近に砕け波が隆起するのを認め、これを斜め後方から受けると追い波により転覆するおそれがあったが、通り慣れているから大丈夫と思い、追い波に対する配慮を十分に行うことなく、機関を 6 ノットに減じて入航した。船長は、13 時 30 分少し前右舷船尾方から隆起した追い波が接近するのを認めたため、機関を停止したが、K 丸は、船首が波間に突っ込み右舷側に傾斜し、さらに次の隆起した追い波が右舷後方から打ち込み操舵室及び居住区に海水が流入して、船体が復原力を喪失して転覆した。

海難原因

波浪注意報発表下、串木野港北西沖合で遊漁ののち、船尾方からうねりを受けながら同港島平船だまりに帰港中、追い波に対する配慮が不十分で、瀬などに狭まれた水路に進入

し、隆起した追い波を斜め後方から受けて復原力を喪失したことによって発生したものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 船長は、十分な気象情報の入手に努め、最新の情報を基に気象・海象の状況を判断することが必要である。
- 2 本件は、当日釣り客が出港場所に集合していたことが、船長の出港に対する判断に迷いを生じさせた要因の一つであったと思われる。漁業協同組合などは、遊漁船業を行う組合員と協力して出港基準などを定め、十分な余裕をもって釣り客に周知することができる体制を整えるなど、安全対策に万全を期する必要がある。
- 3 海上経験豊かな船長は、追い波の危険性は、十分承知のことと思われるが、今まで大丈夫であったという過去の経験にとらわれることなく、追い波を受けないため迂回するなどの十分な配慮が必要である。
- 4 救命胴衣の着用を、必ず励行させる必要がある。