

第3 事例研究

1 転覆事件

最大搭載人員を著しく超えた釣り客を搭載し、風浪の高まった海域を航行して転覆した事例

船舶の要目等

船 種	瀬渡船 F 丸
総トン数	5.5 トン
発生日時	平成4年1月12日13時40分
発生場所	山口県吉見漁港沖合
天 候 等	晴、西風、風力5、波高約2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

F丸は、長さ11.97メートルの船体中央部にある操舵室の前部に前部客室、後部に後部客室をそれぞれ設けた、昭和62年に進水した瀬渡船で、最大搭載人員が26人（旅客24人、船員2人）であった。

F丸は、船長が単独で乗り組み、1月12日03時から10時50分までに釣り客101人を4便に分けて瀬渡しを行った。その後船長は、天候の悪化が予想されたので早めに釣り客を収容して帰港することとし、第1便帰港予定者のほかに帰港を希望した他の便の帰港予定者も乗せることとした。F丸は、釣り客46人と定員超過の状態となり、さらに他船の釣り客の釣り道具及び携帯品を搭載したため、乾舷が減少し、復原力が著しく低下した状態で吉見港に向かうことになった。

船長は、発航後まもなく機関を18ノットにかけて進行したが、右舷後方から風浪を受けて船体の動揺が大きくなったので徐々に減速したが、F丸は、13時40分少し前右舷後方から高波を受け、左舷側に大きく傾斜して復原力を喪失し、13時40分転覆した。

海難原因

本件転覆は、吉見港に釣り客を乗せて帰港する際、最大搭載人員を著しく超えた釣り客及び携帯品等を甲板上に搭載し、乾舷が減少し、復原力が著しく低下した状態で風浪の高まった海域を航行中、右舷後方から高波を受けて傾斜が増大し、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 本船のような小型船は、波、風を受ける場合の影響が大きいため、十分な乾舷確保に配慮する必要がある。

2 旅客定員を遵守する必要がある。

本件は、最大搭載人員 26 人のところ 47 人を乗せ、かつ、甲板上に多量の釣り客の携帯品を搭載し、風浪の高まった海域を航行したことにより、釣り客及び携帯品の移動で船体が不安定となった。旅客定員を厳守することは当然のことながら、さらに甲板上に多量の物品を搭載する場合は、搭載量、搭載位置などに留意し、移動防止の対策をとる必要がある。

3 船長は、当時、S地区遊漁瀬渡安全対策協議会に加入していた。

S地区遊漁瀬渡安全対策協議会は、さまざまな安全対策を講じていると思われるが、本件のような大事故を二度と繰り返すことのないよう、改めて加入者を対象に安全運航に関する講習会などを開催し、海難防止について指導することが必要である。

2 乗揚事件

針路の選定が適切でなかったため乗り揚げた事例

船舶の要目等

船 種	瀬渡船T丸
全 長	10.50 メートル
発生日時	平成10年2月8日05時58分
発生場所	宮崎県都井岬北方
天 候 等	晴、北西風、風力2、日出07時03分
損 害 等	船首船底外板に破口、推進器翼等を曲損、釣り客1人重傷

事件の概要

T丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客12人を乗せ瀬渡しの目的で2月8日05時20分串間市市木漁港の船だまりを発し、都井岬東方沖合の水上岩に向かった。

ところで、T丸はレーダーを装備していなかったが、船長は、長年同海域で瀬渡し業務に携わった経験から夜間の航海においては、磁気コンパスや都井岬灯台の灯火及び陸影を確認しながら航行していた。

船長は、目的地に至り次々と釣り場である水上岩に釣り客を降ろし、最後に残った釣り客2人を降ろすためゴットリと称する水上岩に向かった。ゴットリの方向は、針路目標となる灯火などがなく、また月が出ていなかったため陸影や海岸線も視認できなかった。このため陸岸に著しく接近することのないよう、備え付けの磁気コンパスで適切な針路を選定すべきであったが、酒気を帯びた釣り客との対応で気が立って冷静さを失い、およその見当だけで進行したため、T丸は、5時58分原針路のまま18ノットの速力で海岸の岩場に乗り揚げた。

海難原因

本件乗揚は、夜間、都井岬北方の瀬渡地点に向かう際、針路の選定が不適切で、陸岸に著しく接近する針路で進行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 浅礁のある水路を航行する際には、備え付けの磁気コンパスを活用して針路を確認する必要がある。
- 2 釣り客の輸送に当たっては、さまざまな対応が要求されることがあり、本件のように酒気を帯びた釣り客の対応もあり得る。いかなる対応であれ、操船に影響を及ぼすことのないよう安全を第一に運航する必要がある。

3 衝突（単）事件

船位の確認が十分でなかったため岩場に衝突した事例

船舶の要目等

船 種	瀬渡船C丸
総トン数	9.7 トン
発生日時	平成9年10月4日05時00分
発生場所	山口県青海島帆止ノ瀬戸
天 候 等	晴、風ほとんどなし、日出06時11分
損 害 等	船首部が圧壊 釣り客2人重傷、6人軽傷

事件の概要

C丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客7人を乗せ瀬渡しの目的で10月4日04時50分青海島の通港にある係留地を発し、帆止ノ瀬戸経由同島北岸の釣り場に向かった。

ところで、帆止ノ瀬戸は、狭い水道で北西方には女瀬戸と称する水上岩があり、鰯の定置網が設置されていたが、船長は、この辺りの水路事情はよく知っており、夜間の航行の経験も十分であった。

船長は、発航後、操縦室左舷側のいすに腰をかけて操船に当たり、18ノットの速力で進出した。04時59分わずか前船長は、同航する小型漁船の灯火を正船首方に認め、追いつく状況となったことから、同船の右舷側を追い越すことにしたが、日出前で女瀬を視認できないことから方位、距離をレーダーを活用して確認する必要があったが、女瀬までまだ距離があるから小型漁船を追い越したあと女瀬の西側に向けても大丈夫と思い、船位を確認しないまま続航した。

05時00分わずか前小型漁船を追い越したが、女瀬まで正船首140メートルに接近していることに気付かず、C丸は、05時00分そのまま女瀬の南東側の岩場に衝突した。

海難原因

本件岩場衝突は、夜間、前路の小型漁船を追い越す際、船位の確認が不十分で、女瀬に著しく接近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 夜間、付近の障害物が確認できない狭い水道において他船を追い越す場合、自分の勘に頼って航行することは大変危険である。船長は、経験と勘に頼ることなく、レーダーを適

切に使用して自船の位置を確認する必要がある。

- 2 夜間、狭い水道で他船を追い越す場合は、追い越しを取りやめることや狭い水道を迂回するなども考慮して航行する必要がある。