

船舶事故調査報告書

平成24年9月27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2月21日（火） 13時02分ごろ
発生場所	山口県萩市萩港北方沖 萩市所在の萩相島灯台から真方位075°7,450m付近 （概位 北緯34°32.1′ 東経131°21.3′）
事故調査の経過	平成24年3月29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 漁生丸、9.1トン YG2-7843（漁船登録番号）、個人所有 13.90m（Lr）×3.38m×1.12m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成2年5月2日 B プレジャーボート 潮Ⅲ、2.8トン 291-34039山口、個人所有 6.95m（Lr）×2.35m×0.64m、FRP ディーゼル機関、165kW、平成6年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52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53年12月15日 免許証交付日 平成22年12月10日 （平成28年10月30日まで有効） B 船長B 男性 80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5年4月26日 免許証交付日 平成19年5月29日 （平成25年4月25日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首部外板に破口 B バウスプリットに亀裂、ハンドレールに曲損、ウインチに破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、萩市見島北方沖の漁場でちょうちん網漁の作業中に負傷したため、作業を切り上げ、病院に行くため

	<p>に萩市萩漁港に向かった。</p> <p>船長Aは、レーダーとGPSプロッターを作動させ、操舵室の左右に渡した板の中央に腰を掛けて操船に当たり、約19ノット(kn)の速力で自動操舵により南南東進した。</p> <p>船長Aは、A船の船首が浮上して死角を生じていたが、負傷による痛みを耐えており、レーダー画面を見たり、船首を左右に振ったりして死角を補う見張りを行っていなかったため、船首の死角に入っていたB船が死角から現れたのを視認し、機関回転数を下げて左舵を取ったものの、平成24年2月21日13時02分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷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、萩港北方沖で機関を停止して船尾からシーアンカーを投入したのち、船首を東方に向けて漂泊し、あまだい釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、後部甲板のエンジンカバーに腰を掛けて釣り糸を交換中、左舷正横方約2,000～3,000mにB船付近に向かって来るA船を初めて視認したが、航行中のA船が漂泊中のB船を避けるだろうと思い、その後、手元を注視して釣り糸の交換を続けた。</p> <p>船長Bは、視線を上げたところ、A船がB船に向いて約50mに接近していたので、操舵室に移動して機関をかける間に衝突すると操舵室に閉じ込められるかもしれないと考え、着用していた救命胴衣の笛を吹いたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、自力航行して萩漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Aが操業中に負傷して病院に急行中であることを知り、連絡先を確認しただけで別れ、自力航行して萩市玉江漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、約16knの速力で船首が浮上し始め、約19knの速力では、操舵室の左右に渡した板の中央に腰を掛けて船首方を見た場合、正船首を挟み、両舷にわたって約26°の範囲が死角となり、水平線を視認することができなかった。</p> <p>A船は、機関を全速力前進にかけたときの速力が約20knであった。</p> <p>船長Aは、平素、漁港と漁場との間を往復するとき、約11～12knの速力で航行していた。</p> <p>船長Aは、病院に搬送され、操業中の負傷が右側肩甲骨体部骨折、右側下顎骨関節突起骨折であると診断された。</p> <p>B船は、汽笛を装備していた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>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>	<p>A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、萩港北方沖を南南東進中、船首が浮上して死角を生じていたが、船長Aが、操業中の負傷による痛みがあり、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、正船首方で漂泊しているB船に気付かずに航行したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、操業中に負傷したので、病院に急行しようとし、平素、漁港と漁場との間を往復するときよりも高速の約19knの速力で航行したことから、A船の船首が浮上して死角が生じたものと考えられる。</p> <p>A船は、風力1であり、海上が平穏であったことから、波等により船首が左右に振れることなく航行していた可能性が考えられる。</p> <p>B船は、萩港北方沖で漂泊中、船長Bが、B船付近に向けて接近するA船を初認したが、航行中のA船が漂泊中のB船を避けるものと思い込み、その後、釣り糸の交換に意識を集中し、A船に対する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>
<p>原因</p>	<p>本事故は、萩港北方沖において、A船が南南東進中、B船が漂泊中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長BがA船に対する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>
<p>参考</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"> ・船首が浮上して死角を生じた状態で航行する場合、死角により他船を見落とすことがないように、見張りに留意すること。 ・漂泊中も、常時適切な見張りを行うこと。