

## 船舶事故調査報告書

平成24年3月22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 石 川 敏 行  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年11月22日 15時20分ごろ
発生場所	山口県下関市蓋井島西方沖 蓋井島灯台から真方位276° 7.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 06.6′ 東経130° 38.0′）
事故調査の経過	平成23年11月24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。
<b>事実情報</b> 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 押船 <sup>みょうじん</sup> 明神丸、168トン 132282、内田建設株式会社 31.00m×10.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成4年1月20日 B バージ <sup>みょうじん</sup> みょうじん、約5,996トン なし、内田建設株式会社 117.93m×20.00m×9.00m、鋼 機関なし、平成4年（建造） C 漁船 <sup>せいこう</sup> 征幸丸、7.3トン FO2-6330（漁船登録番号）、個人所有 13.00m（Lr）×3.28m×0.98m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成5年7月2日 D 漁船、4.8トン
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年7月11日 免状交付年月日 平成22年6月2日 免状有効期間満了日 平成27年7月10日 C 船長C 男性 62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61年3月7日 免許証交付日 平成22年9月6日 （平成28年3月6日まで有効）
死傷者等	A なし C 死亡 1人（船長C）
損傷	A なし B 右舷外板中央部に擦過傷、ハンドレールの一部が脱落

	<p>C 船首部を大破</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか6人が乗り組み、無人のB船船尾凹部にA船の船首部を結合してA船押船列を構成し、船長Aが単独で船橋当直に就き、蓋井島西方沖の海砂採取区域から関門海峡に向け、針路110°（真方位、以下同じ。）及び速力（対地速力、以下同じ。）約6ノット（kn）で自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、右舷前方から接近する3隻（C船及びD船を含む。）の漁船を視認し、そのうちD船及び他の1隻が針路を左に変えてA船の船尾方に向けたように見えたので、C船もA船押船列の船尾方を通過してくれるものと思った。</p> <p>船長Aは、その後、C船が右舷前方400m付近に接近したことに気付いて衝突の危険を感じ、左舵約70°を取って左に回頭を始めたが、平成23年11月22日15時20分ごろ蓋井島西方沖において、B船の右舷中央部とC船とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、僚船のD船と共にいか釣り漁を行うために福岡県北九州市脇田漁港を出港し、同漁港北西方約20Mの漁場に向かった。</p> <p>C船は、D船の後方を航行中、B船と衝突した。</p> <p>C船は、衝突後に右旋回しながら航行を続け、船首部の損傷部から浸水して転覆した。</p> <p>D船は、針路約335～336°及び速力約11knで航行中、右舷前方から接近する漁船が1隻いたので、速力を20数knまで上げて同漁船の船首方を通過したのち速力を11knに減速し、同じ針路でA船押船列の船尾方を通過したが、この頃、D船の後方を航行中のC船との距離が約1Mに開いた。</p> <p>D船は、同じ針路で航行中、1.5Mレンジとしたレーダーの画面にC船の映像が映らなくなったので後方を確認したところ、A船押船列付近で旋回しているC船を認めた。</p> <p>D船は、C船を無線で呼んだが応答がなかったので直ちに反転し、無線でC船を呼び続けながらC船に向かった。</p> <p>船長Aは、衝突後、C船が旋回しており、操舵室に人影が認められなかったため、B船に搭載している伝馬船を降下して救助に当たったが、伝馬船がC船に接舷する前にC船が左舷側に傾斜して転覆した。</p> <p>船長Cは、D船のC船に対する無線での呼び掛けを付近で聞いていた僚船の潜水士により、16時45分ごろ転覆したC船の操舵室内から救出され、巡視艇及びヘリコプターによって病院に搬送されたが、死亡が確認され、死因は溺水であると検案された。</p> <p>転覆したC船は、僚船により脇田漁港にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Cの右目上部の額部には、切り傷があった。</p> <p>A船押船列は、A船の船首部とB船船尾の凹部とを油圧ジャッキで結合して一体型プッシャーバージを構成し、B船は、海砂約5,000m<sup>3</sup>を積載しており、喫水は、船首約7.6m、船尾約7.8mであった。</p> <p>A船は、汽笛を鳴らさなかった。</p>

	<p>C船は、22日06時00分ごろ脇田漁港を出港して漁を行い、午前中に帰港して昼食をとったのち、出港した。C船の出港時の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長Cは、救命胴衣を着用していなかったが、潜水漁も行っていたことから、泳ぎは上手であった。</p>	
分析	<p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、蓋井島西方沖を東南東進中、船長Aが、右舷前方から接近する漁船3隻を視認したが、C船の前方を航行していた2隻が針路を左に変えてA船押船列の船尾方に向けたように見えたので、C船も針路を左に変えてA船押船列の船尾方を通過するものと思い込み、C船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、C船が針路を変えずに接近していることに気付かず、続航してB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、蓋井島西方沖を北西進中、A船押船列のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、A船押船列に接近していることに気付かなかった可能性があると考えられるが、船長Cが死亡したため、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Cは、衝突の衝撃により頭部を打撲して意識を失い、C船が転覆した際に操舵室に閉じ込められ、同室から脱出することができずに溺水した可能性があると考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、蓋井島西方沖において、A船押船列が東南東進中、C船が北西進中、A船押船列のB船とC船と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及び被害の軽減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>・ 常時適切な見張りをを行い、接近する他の船舶を認めた場合には、当該他の船舶との衝突のおそれについて判断し、衝突を避けるための動作をとるときは、できる限り、十分に余裕のある時期に、ためらわずに動作をとること。</li> <li>・ 汽笛を有効に活用すること。</li> <li>・ 救命胴衣を着用すること。</li> </ul>	