

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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22日（日） 08時40分ごろ
発生場所	山口県下関市吉見漁港西方沖 下関市所在の吉見港A防波堤灯台から真方位264° 1.39海里付近 （概位 北緯34° 03.9′ 東経130° 52.4′）
事故調査の経過	平成24年7月26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 旅客船 蓋井丸、49トン 134615、山口県下関市 26.01m×5.00m×2.00m、鋼 ディーゼル機関、566kW、平成10年2月7日 B 漁船 桃歳丸、4.95トン YG3-34749（漁船登録番号）、個人所有 11.40m（Lr）×2.18m×0.91m、FRP ディーゼル機関、139.75kW、昭和47年3月27日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成1年6月8日 免状交付年月日 平成21年2月19日 免状有効期間満了日 平成26年6月7日 B 船長B 男性 71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50年3月18日 免許証交付日 平成23年8月9日 （平成27年4月4日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損 B 船首部に圧損
事故の経過	A船は、吉見漁港と同漁港の西北西方沖にある下関市蓋井島漁港と

	<p>を結ぶ渡船であり、船長Aほか2人が乗り組み、旅客18人を乗せ、吉見漁港を出港して蓋井島漁港に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室の左舷前部角に置かれた折り畳み式のハシゴに腰を掛けて操船指揮を執り、出港配置を終えて操舵室に戻った一等航海士に手動操舵を行わせ、下関市網代ノ鼻から南南東方に伸びる防波堤の先端と同市賀茂島との間を通過した頃、左舷船首方に北進するB船を初めて視認し、その後、B船を見ながら約11ノット(kn)の速力で西北西進した。</p> <p>船長Aは、B船の方位が余り変わらないので、機関を中立運転とし、汽笛を自動吹鳴装置で長音2回吹鳴したのち、手動で連続吹鳴したものの、船上に人影が見えないB船が北進を続けるので、機関を後進にかけて前進行きあしが止まったとき、平成24年7月22日08時40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>船長Aは、甲板上に立ち上がった船長Bの姿を見てB船が無人ではなかったことが分かり、A船の損傷状況、船長Bの名前、B船の船名と航行可能かどうかを確かめた上でB船と別れ、航行を再開して本事故発生を運航管理者に連絡し、予定よりも約6分遅れで蓋井島漁港に入港したのち、海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、下関市下関漁港南風泊地区を出港し、網代ノ鼻北西方沖に設置してある定置網に向かった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用し、もやがかかって右舷方の下関市の陸岸や山を視認することができずに北進していたところ、下関市六連島北方沖に設置された松瀬北灯浮標を視認して航行方向が西方に偏っていたことに気付き、右舷方の陸岸に近寄るように針路の修正を行い、約10～11knの速力とし、舵柄を持って手動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、もやが晴れ、吉見漁港の南南西方にある来留見瀬灯標の西方沖に至った頃、右舷方から朝日を浴びて暑くなったので、左舷ブルワークに接するように甲板上に置いた風呂用の椅子に腰を掛け、操舵室の左舷側の日陰にかがみ込んだ姿勢をとって日射しを避け、右手を伸ばして舵柄の先端をつかみ、手動操舵を行いながら北進を続けた。</p> <p>船長Bは、右舷船首方から接近するA船にも、A船が吹鳴した汽笛にも気付かないで航行中、正船首方の至近にA船の左舷船首部を視認し、とっさにクラッチを中立として左舵を取ったものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が止まっていることを認め、A船の甲板に出てきた乗組員に氏名と電話番号等を伝え、B船の損傷を確かめて浸水する様子がなかったのでA船と別れ、予定どおり定置網に至って漁獲し、自力航行して下関漁港南風泊地区に帰港した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好

	海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
その他の事項	<p>船長Aは、視界良好であったので、レーダーやGPSプロッターを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、B船にはレーダーやGPSプロッターがなかったので、平素は陸岸や山を目視して航行していた。</p> <p>船長Bは、網代ノ鼻北西方沖に設置してある定置網に向けて北進する際、朝日を浴びて暑いときはいつも、操舵室左舷側の日陰にかがみ込んだ姿勢をとって日射しを避けていたが、その姿勢をとると操舵室に遮られて右舷船首数度～右舷正横方の範囲を見ることができないので、約3分ごとに立ち上がって右舷船首方の見張りを行うこととしていた。</p> <p>船長Bが甲板上に置いて腰を掛けていた風呂用の椅子の高さは約18cm、操舵室天井の甲板上高さは約1.1mであった。</p> <p>船長Bは、B船に装備されているマグネットコンパスを使用していなかった。</p> <p>B船の機関室は、操舵室の船首側に接して設けられていた。</p> <p>本事故発生の日時及び場所における太陽の高度及び方位は、高度が39.2°、方位が90.7°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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、吉見漁港西方沖を西北西進中、船長Aが、左舷船首方からA船の前路を右方に横切る態勢で接近するB船に気付き、B船の方位に明確な変化が認められないので衝突の虞があると判断し、機関を中立運転として汽笛を吹鳴したが、B船が北進を続けるので機関を後進にかけて前進行きあしを止めたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、吉見漁港西方沖を北進中、船長Bが、朝日の日射しを避けようとして操舵室左舷側の日陰にかがみ込んだ姿勢をとり、見張りを行っていなかったことから、右舷船首方からB船の前路を左方に横切る態勢のA船が正船首方の至近に接近して気付き、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、機関室が操舵室の船首側に接して設けられていたこと、及び操舵室左舷側の日陰にかがみ込んだ姿勢をとっていたことから、B船の機関音によってA船の汽笛が聞こえなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、吉見漁港西方沖において、A船が西北西進中、B船が北進中、船長Bが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">・ 航行中は、接近する他船を見落とすことのないよう、常時適切な見張りを行うこと。・ 警告信号は、汽笛を急速に短音を5回以上鳴らすことにより行うこと。
-----------	---