

船舶事故調査報告書

平成25年3月21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1月8日（日） 12時30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271° 1.3海里付近 （概位 北緯34° 04.0′ 東経130° 52.5′）
事故調査の経過	平成24年4月17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 プレジャーボート ^{エスプリ} ESPRIT、5トン未満 291-33356山口、個人所有 7.23m (Lr) × 2.34m × 1.31m、FRP ディーゼル機関、95.62kW、平成5年6月 B プレジャーボート ^{マスター} MASTER、5トン未満 291-29293山口、個人所有 6.07m (Lr) × 2.36m × 1.08m、FRP ガソリン機関（船外機）、66.20kW、平成1年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 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 平成5年5月14日 免許証交付日 平成23年5月23日 （平成25年5月13日まで有効） B 船長B 男性 49歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年7月28日 免許証交付日 平成21年8月26日 （平成26年8月25日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首部防舷材に切損 B 右舷船首部バウスプリットの手すり取付け部に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、吉見漁港西

	<p>方沖の釣り場に至り、目的の魚礁の場所に‘目印として錨と錨ロープとを結んだ救命浮環’（以下「目印ブイ」という。）を投入した。</p> <p>船長Aは、目印ブイの風上に投錨する予定であり、目印ブイの投入場所が間違いないかどうかを確かめていたところ、B船が、到着してA船の投錨予定場所付近に投錨し、船首から錨ロープを伸ばして錨泊を開始したのを認めた。</p> <p>船長Aは、B船から少し離れた水深約22～23mの場所において、重さ約15kgの錨に直径約15mmの化学繊維製の錨ロープを結んで投入し、A船の船尾から錨ロープを約50m伸ばしたところ、船尾が風に立って南東方に向いたA船と船首が風に立って南東方に向いたB船とが、互いに右舷を対して並び、約15～20m離れて錨泊することとなった。</p> <p>船長Aは、A船が目印ブイに接近すること、及びB船が近寄って来ることから、A船及びB船が共に走錨していることを認め、B船に「おい、流れとるぞ」と声を掛けたものの、B船から返事がなく、両船が互いに接近し、平成24年1月8日12時30分ごろA船の右舷船首部とB船の右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、吉見漁港西方沖の釣り場に到着した。</p> <p>船長Bは、目的の魚礁の場所にブイが投入されており、A船が付近にいるのを認め、A船が目印ブイを投入して既に錨泊して釣りを行っているものと考え、目印ブイの風上において、重さ約7kgの錨に長さ約5mで重さ約2～3kgのチェーンと直径約12mmの化学繊維製の錨ロープとを結んで投入し、B船の船首から錨ロープを約30m伸ばして錨泊を始めた。</p> <p>船長Bは、船首が風に立って南東方に向いたB船の左舷船尾に腰を掛け、右舷方を向いて釣りの仕掛けを作っていたところ、B船の右舷方の少し離れた所にA船を視認し、A船が移動したものと考えて釣りの仕掛け作りの作業中、船長Aの声が聞こえ、A船が投錨してB船の右舷正横方約10～30mの所にいることに気付いた。</p> <p>船長Bは、使用していたGPSプロッターの画面にB船の航跡が表示されているのを見てB船が走錨していることを認めたものの、風向が一定なので右舷正横方のA船と衝突することはないだろうと思い、釣りの仕掛けを作り続けていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが船長Bと釣果等について会話したのちに揚錨し、自力航行して吉見漁港に帰港した。</p> <p>B船は、A船が本事故について話を行わないうちに揚錨して帰ったので、本事故発生を海上保安庁に通報し、自力航行して下関市安岡漁港<small>やすおか</small>に帰港した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約7～8m/s、視界 良好

	海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期
その他の事項	<p>船長Aは、A船で錨泊する際、それまでの経験から、錨ロープを船首から伸ばすよりも船尾から伸ばす方が船体の振れ回りが少ないので、船尾から錨ロープを伸ばして錨泊することとしていた。</p> <p>船長Aは、自身が目印ブイを投入したのに、B船が目印ブイの風上に投錨したのは失礼であると感じていた。</p> <p>海図W201によれば、本事故発生場所の北東方約600mの所の底質は岩であり、西方約2,000mの所の底質は泥及び砂である。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、吉見漁港西方沖の釣り場において錨泊中、船長Aが、A船及び付近で錨泊中のB船が共に走錨して接近することを認めた際、B船に走錨していることを告げたものの、錨泊を続けたことから、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、吉見漁港西方沖の釣り場において錨泊中、船長Bが、A船が投錨して右舷正横方の付近にいることに気付いていたが、B船が走錨していることを認めた際、風向が一定なのでA船と衝突することはないだろうと思い、釣りの仕掛けを作り続けていたことから、両船が接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、吉見漁港西方沖の釣り場において、錨泊中のA船及びB船が共に走錨して接近した際、船長Aが錨泊を続け、また、船長Bが釣りの仕掛けを作り続けていたため、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"> ・錨泊する際は、船体の振れ回りを考慮して他の錨泊船から距離をとるとともに、走錨の危険を考慮して錨ロープの長さを十分に伸ばすこと。 ・錨泊中も、常時適切な見張りを行い、走錨して他の錨泊船と接近する虞があるときは、注意喚起信号を行うとともに、早めに衝突回避措置を採ること。