

船舶事故調査報告書

平成25年8月29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10月14日（日） 15時50分ごろ
発生場所	山口県宇部市床波漁港 宇部市所在の床波港防波堤灯台から真方位129°2,100m付近 （概位 北緯33°56.2′ 東経131°19.6′）
事故調査の経過	平成24年12月13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 祥風丸、4.8トン YG3-52027（漁船登録番号）、個人所有 11.00m (Lr) × 2.66m × 0.99m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和61年5月6日 B プレジャーモーターボート ともしお、5トン未満 291-25932山口、個人所有 4.45m (Lr) × 2.05m × 0.79m、FRP ガソリン機関、36.78kW、昭和62年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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6月13日 免許証交付日 平成21年9月28日 （平成26年12月13日まで有効） B 船長B 男性 64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15年7月25日 免許証交付日 平成19年12月3日 （平成25年7月27日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部外板に破口

事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、床波漁港東南東方の漁場での底びき網の操業を終えたことから、船長Aは、操舵室に設置されたレーダーの接近警報を0.5海里に設定し、レーダーを作動させ、真針路約290°、対地速力約7.5ノットとして自動操舵で漁具等の後片付けを行いながら、漁獲物を水揚げするために床波漁港に向かった。

船長Aは、周防灘北航路第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）北東方を西北西進中、視界も良く、海上も平穏であり、この先の海域には貨物船などの大型船が通航しないので、目視による見張りだけで十分であると考え、レーダーの電源を切った。

船長Aは、本件灯浮標を通過後、平成24年10月14日15時30分ごろ後片付けの際に認めた漁網の破れた箇所を入港する前に修繕しようと考え、後部甲板の中央部に船尾方向を向いて座り、ふだんの航行時には行わない漁網の修繕作業をしながら、同じ針路及び速力で航行中、15時50分ごろA船の船首部がB船の右舷中央部付近に衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、床波漁港南東方約2,100mの所に錨泊し、船長B及び同乗者は、船尾部で船尾方を向いて立った状態で釣りを始めた。

船長Bは、釣りをしながら、周囲の見張りを行い、B船及びB船北東方約20mの所で釣りをしている2人乗船の小型船舶（以下「C船」という。）に向かって東南東方からA船が進んで来るのを認め、床波漁港に入港するのだろうと思って動向を見ていたが、約200mの距離に近づいても、A船の針路及び速力が変化しないことに気付いた。

船長B及び同乗者並びにC船乗船者は、危険を感じ、A船との距離が約100mになる頃、着用していた救命胴衣に付属している笛を吹いたり、大声を上げたりしたが、A船の針路及び速力に変化がないため、船長Bは、錨を揚げようとして左舷側を通過して前部甲板に向かったが、同乗者の飛び込む旨の声を聞いた直後の15時50分ごろ、船体に衝撃を感じ、前部甲板から落水した。

船長Aは、衝撃を感じて操舵室に戻ったところ、A船船首部の凹部にB船船体が挟まれていたので、直ちに機関を後進としてB船と離れ、落水者の救助のためにA船を移動させ、海面に浮いていた船長B及び同乗者を収容した。

船長Aは、携帯電話で海上保安庁の緊急通報用電話番号に衝突事故発生の連絡を行い、船長Bは、船長Aの携帯電話を借りて小型船舶を所有する友人に連絡を取り、破口が生じているB船の救助を依頼した。

船長Aは、衝突によって錨索が切れて漂流していたB船をA船に横着け係留したのち、本事故発生場所付近で合流した船長Bの友人の小

	型船舶と共にB船の浸水をポンプ等で汲み出しながら、A船で床波漁港に入港し、B船は、集まった船長Bの友人によって陸揚げされた。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	船長Bの所持していた携帯電話は、落水により、使用できなくなり、同乗者の所持していたスマートフォンは、液晶に文字等の表示はするものの、通話機能が失われたので、船長Aの携帯電話を借りて同乗者のスマートフォンに表示された友人の電話番号に電話をかけた。 本事故発生場所付近は、魚礁が設置されているため、プレジャーボートによる釣りがよく行われている場所であった。
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	A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし A船は、床波漁港南東方沖を自動操舵で北西進中、船長Aが後部甲板で船尾方を向いて漁網の修繕作業を行っていたことから、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、レーダーの接近警報を設定していたものの、本件灯浮標北東方を西北西進中、視界が良かったことなどから、レーダーの電源を切ったが、レーダーを使用していれば、B船への接近に気付いた可能性があると考えられる。 B船は、床波漁港南東方沖で錨泊中、船長Bが接近して来るA船に気付き、A船が針路及び速力を変えなかったため、危険を感じた船長B、同乗者等が、声を出したり、救命胴衣付属の笛を吹いたりし、A船に対して注意喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、床波漁港南東方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが後部甲板で船尾方を向いて漁網の修繕作業を行っていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	船長Aは、本事故後、入港までレーダーの電源を切らないこととした。 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。 ・見張りを適切に行うこと。 ・携帯電話等が有効に機能すれば、早期の救助が期待できるので、機器に防水措置を施したり、予備バッテリーを準備したりするなどし、通信手段を確保しておくことが望ましい。