

船舶事故調査報告書

平成27年4月16日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年1月4日 08時20分ごろ
発生場所	山口県防府市向島南東方沖 三田尻中関港築地東防波堤南灯台から真方位228° 2.0海里付近 (概位 北緯33° 59.56′ 東経131° 34.92′)
事故調査の経過	平成26年1月10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 忠正丸、2.97トン YG3-37918（漁船登録番号）、個人所有 8.95m (Lr) × 2.08m × 0.73m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和50年7月23日 B 漁船 のぶなが丸、0.7トン YG3-53591（漁船登録番号）、個人所有 5.66m (Lr) × 1.78m × 0.48m、FRP ディーゼル機関、33kW（動力漁船登録票による）、昭和63年5月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65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 昭和51年5月21日 免許証交付日 平成21年6月30日 (平成26年7月9日まで有効) B 船長B 男性 76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 昭和52年11月18日 免許証交付日 平成24年5月15日 (平成30年1月7日まで有効)
死傷者等	軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 左舷船尾外板に亀裂及び擦過傷、船尾甲板に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、向島南東方沖を手動操舵によ

	<p>り、約7ノットの対地速力で、向島東方沖の漁場へ向けて北東進中、機関操縦盤の警告音が鳴り、赤色ランプが点灯した。</p> <p>船長Aは、機関操縦盤と前方とを交互に見ながら航行していたところ、平成26年1月4日08時20分ごろ衝突音を聞いたが、漂流物と接触したものと思っていたところ、船尾方からの叫び声が聞こえ、B船を確認したので、B船と接触したものと思って引き返し、両船の損傷状況を確認して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、向島南東方沖で機関を停止して錨泊し、船尾甲板で一本釣り漁をしながら周囲を見ていたところ、左舷船尾方約100～150mの所に接近するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船との衝突のおそれを感じ、また、A船上に船長Aの存在を確認したので、左舷船尾から手を振り、大声で注意を喚起したが、A船の進路及び速力は変化せず、その距離が約20mとなったとき、右舷側へ避難した直後、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故後もA船が航行を続けたので、叫んだところA船が反転してB船に近づいてきた。</p> <p>A船及びB船は、来援した巡視艇の伴走で、自力で航行して、三田尻中関港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約2～3年前から視力の低下を感じていたため、ふだんは同乗者を、前方の見張りの補助のために乗船させていたが、本事故時は1人で乗り組んでいた。</p> <p>船長Aが、本事故後に視力検査を受けた際、両眼共に視力（裸眼）が0.2であった。</p> <p>B船は、笛を備えていた。</p> <p>本事故時、船長Bは、救命胴衣を着用していたが、船長Aは、着用していなかった。</p> <p>本事故時、船長Bは、B船の船尾甲板に備えた錨（唐人錨、約10kg）が移動し、右すねに当たったので、診察を受けたところ、打撲と診断された。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、向島南東方沖を北東進中、船長Aが、機関操縦盤に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、前路に錨泊しているB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、機関操縦盤の警告音が鳴り、赤色ランプが点灯したことから、同操縦盤に注意を向けていたものと考えられる。なお、船長Aは、本事故後に視力（裸眼）が0.2であることが判明したが、その影響については、明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、向島南東方沖において錨泊中、船長Bが、約100～150mの所に接近するA船を確認し、手を振り、大声で注意を喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故時、船長Bが、有効な音響信号で注意を喚起していれば、衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、向島南東方沖において、A船が北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、機関操縦盤に注意を向け、見張りを適切に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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 有効な音響による信号を適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

