

## 船舶事故調査報告書

平成28年5月26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27年11月20日 16時35分ごろ
発生場所	山口県萩市 <small>ひつ</small> 櫃島北北東方沖 <small>おおひらせ</small> 大平瀬灯台から真方位278° 3.0海里付近 （概位 北緯34° 31.9′ 東経131° 23.9′）
事故の概要	漁船 <small>しょうせい</small> 勝晴丸は、東進中、また、漁船 <small>てつ</small> 哲丸は、錨泊中、両船が衝突した。 勝晴丸は、球状船首部に擦過傷を生じ、また、哲丸は、船内に海水が流入して沈没した。
事故調査の経過	平成27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 漁船 勝晴丸、12トン YG2-7895（漁船登録番号）、個人所有 18.66m×3.58m×1.54m、FRP ディーゼル機関、404.53kW、平成5年7月30日 第291-36254号（船舶検査済票の番号） B 漁船 哲丸、4.24トン YG3-39413（漁船登録番号）、個人所有 10.10m (Lr) × 2.05m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和51年11月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60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4年4月14日 免許証交付日 平成23年5月27日 （平成29年4月13日まで有効） B 船長B 男性 72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51年5月14日 免許証交付日 平成27年8月20日 （平成33年7月31日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 球状船首部に擦過傷 B 全損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、櫃島北北西方の操業海域におけるはえ縄操業を終え、自動操舵により、約120°（真方位、以下同じ。）の針路及び約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で山口県阿武町奈古漁港に向けて帰航中、船長Aが、前部甲板で船尾方を向いて角材に腰を掛け、翌日に使用する餌の準備作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、作業開始から数分が経過した頃、右舷側から顔を出して周囲を見た際、現在の針路で航行すれば、櫃島及び萩市大島に接近するようになったので、操舵室に戻って椅子に腰を掛け、約090°の針路とし、約6.5knに減速して再び周囲を見渡したが、航行の支障となる他船を見掛けなかった。</p> <p>船長Aは、再度、前部甲板に移動して同じ姿勢で作業を再開し、数分が経過した平成27年11月20日16時35分ごろ、大声を聞いた直後に衝撃を感じ、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、船尾方を見たところ、B船が右舷側に傾斜していたので、B船に接近して船長Bを救助した後、A船が所属する漁業協同組合を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、萩市萩漁港（越ヶ浜地区）を出港した後、櫃島北北東方海域に至って主機を中立とし、船首を北方に向けて錨泊を開始した際、船長Bが、周囲を見渡したところ、付近に他船を見掛けなかった。</p> <p>船長Bは、前部甲板の両舷に装備されたいか釣り機3台の手入れを行った後、後部甲板に装備されたいか釣り機の手入れを行おうとし、操舵室右舷側の通路を通過して後部甲板に向けて移動中、左舷方至近にA船の船首を認めた。</p> <p>船長Bは、操舵室に隠れるように僅かに船首方に移動し、操舵室周囲に取り付けられたハンドレールを掴んだ直後、B船の左舷後部にA船の船首部が衝突したことを認めると同時にB船が右舷側に傾斜して海水が流入し、股間付近まで海水に浸かった。</p> <p>船長Bは、B船の傾斜が復原しないので、左舷船首に移動してA船に救助された後、来援した海上保安官と共に19時ごろB船が転覆したことを認めた後、A船により、萩漁港（越ヶ浜地区）まで送られて帰宅した。</p> <p>B船は、のちに本事故発生場所において沈没した。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操舵室において椅子に腰を掛けた状態での船長Aの眼高と</p>

	<p>船首端との高さがほぼ同じであった。</p> <p>A船の前部甲板には、全体にオーニングが展張されており、前部甲板からは、船首方を容易に見渡せる状況ではなかった。</p> <p>A船は、レーダーを装備していたが、調子が悪く、近場での操業の際は、使用していなかった。</p> <p>船長Aは、ふだんから、航行しながら、本事故時と同じ体勢で翌日に使用する餌の準備作業を行っていたが、約5分ごとに立ち上がって周囲を見ており、これまで危険を生じたことはなかった。</p> <p>船長Aは、周囲を見渡す際、主にA船が避航船の立場となる右舷方から接近する船舶の有無に注意を向けていた。</p> <p>船長Aは、定針時、B船が左舷船首に置かれた幅約40cmの錨によって生じる死角に入ってB船に気付かなかったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>A船は、操舵室における船長Aの眼高からは、窓枠及びマスト等により、船首方に広範囲の死角を生じる状況であった。</p> <p>B船は、形象物を装備していなかった。</p> <p>船長Bは、漁場到着後、錨泊した状態でいか釣り機の手入れを行う習慣があった。</p> <p>船長Bは、錨泊していか釣り機の手入れを行う際、接近する船舶がいたとしても、錨泊中のB船を避けてくれるものと思っていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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 あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、櫃島北北東方沖を東進中、船長Aが、前部甲板上で作業を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中の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、約5分ごとに周囲を見渡せば、危険はないと思っていたことから、前部甲板上で作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、定針時、船首方にB船を視認できる状況にあったものの、窓枠等の死角によってB船の存在に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、櫃島北北東方沖で錨泊中、船長Bが、いか釣り機の手入れを行い、見張りを行っていなかったことから、B船に向けて接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、航行する船舶が錨泊中のB船を避けてくれるものと思っていたことから、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が錨泊中であることを示す形象物を掲げておかなければならなかった。</p>

<b>原因</b>	本事故は、櫃島北北東方沖において、A船が東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前部甲板で作業を行い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、いか釣り機の手入れを行い、見張りを行っていないため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 常時、見張りを適切に行うこと。</li><li>・ 航行中は、操船に専念すること。</li><li>・ 船首方に死角を生じる船舶においては、船首を振るなどして死角を補う見張りを行うこと。</li><li>・ 航海計器は、良好な状態を保つこと。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図

