

船舶事故調査報告書

平成28年9月1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9月26日 08時10分ごろ
発生場所	山口県山陽小野田市きららビーチ南西方沖 小野田港防波堤灯台から真方位188° 1.8海里付近 （概位 北緯33° 56.6′ 東経131° 09.6′）
事故の概要	漁船さくら丸は、北北西進中、また、プレジャーボートさわやか丸Ⅱは、錨泊中、両船が衝突した。 さわやか丸Ⅱは、船長が軽傷を負い、船尾部外板の亀裂等を生じ、また、さくら丸は、左舷船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成27年9月28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 さくら丸、3.0トン YG3-57736（漁船登録番号）、個人所有 10.55m(Lr)×2.74m×0.75m、FRP ディーゼル機関、209.62kW、平成7年10月10日 第291-36247号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート さわやか丸Ⅱ、5トン未満 291-38363山口、個人所有 6.27m(Lr)×2.25m×1.00m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成10年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 75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6年4月25日 免許証交付日 平成26年2月12日 （平成31年4月24日まで有効） B 船長B 男性 77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4年11月26日 免許証交付日 平成24年3月19日 （平成30年3月12日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂、船底外板及び舵に擦過傷 B 船尾部外板及び操舵室左舷側壁に亀裂、船外機カバー及び後部甲板が圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、山陽小野田市本山岬南方沖でのかに網漁を終え、約17ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で真方位358°の針路とし、手動操舵により帰航していた。</p> <p>船長Aは、操舵室左舷側にある椅子に腰を掛けてレーダーのレンジを2kmとして見張りに当たり、本山岬西方沖できららビーチの西方沖に向けて左転することとし、左舷方を目視とレーダー画面で確認したところ、他船を認めなかったため、航行の支障となる船舶はいないものと思い左舵を取った。</p> <p>船長Aは、平成27年9月26日08時10分ごろ、きららビーチの南西方沖において、突然衝撃を感じたので、すぐに機関を中立にして後方を確認したところ、B船とその船外で左舷後部の手すりにつかまっている船長Bを見た。</p> <p>船長Aは、B船に衝突したことに気づき、B船に近づいて船長Bを救助した。</p> <p>船長Aは、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、きららビーチ南西方沖で船外機を停止し、船首から錨を投入して船首を北北西方に向けて錨泊し、釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、B船の左舷後部で椅子に腰を掛け、船尾方を向いて釣りを行っていたところ、船尾方からB船に向かって来るA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約500mになったところで不安になり、立ち上がって手を振ったり、呼び掛けたりしたが、A船の針路が変わらないことを知った。</p> <p>船長Bは、着ていた救命胴衣を脱いで振り回し、A船に注意喚起したが、反応がなかったため、船長Aが気付いていないと判断して救命胴衣を着用し、左舷後部の手すりを両手でつかんでしゃがみ、衝突に備える体勢を取った直後、A船がB船に衝突し、B船を乗り切った。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で船外に振り落とされた。</p> <p>船長Bは、到着した巡視艇によって山陽小野田市小野田港に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、頭部挫創、左肘打撲、右臀部打撲と診断された。</p> <p>B船は、A船に横抱きにされて山陽小野田市刈屋漁港の係留場所に戻された。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	<p>A船は、約15kn以上の速力になれば船首が浮上して船首方に死角が生じた。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着ていた。</p> <p>B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を掲げていなかった。</p> <p>B船は、レーダー反射器を備えていなかった。</p> <p>船長Bは、有効な音響による信号を行えるものとして笛を船室内に備えていたが、A船の接近に気が動転し、使用することを思い付かなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<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、きららビーチ南西方沖を北北西進中、船長Aが、前方に航行の支障となる船舶はいないものと思い、椅子に腰を掛け、船首方の死角を補う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、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が約15kn以上の速力になると船首が浮上して船首方に死角が生じることを知っていたが、きららビーチの西方沖に向けて左転する際、目視及びレーダーで他船を認めなかったことから、前方に航行の支障となる船舶がいなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、きららビーチ南西方沖で釣りをして錨泊中、船長Bが、接近するA船に気付いて救命胴衣を脱いで振って声を出すなどの注意喚起を行ったものの、A船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが笛を使用して注意喚起を行っていたら、船長AがB船の存在に気付いた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、きららビーチ南西方沖において、A船が、北北西進中、B船が、錨泊中、船長Aが、前方に航行の支障となる船舶はいないものと思い、椅子に腰を掛け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、A船がB船に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"> ・船首方に死角の生じる船の操船者は、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・船長は、長さ7m未満の船舶であっても、他の船舶が通常航行する水域において錨泊する場合、黒色の球形形象物を表示すること。 ・小型船の船長は、備え付けているレーダー反射器を、できるだけ高い位置に取り付けることが望ましい。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 錨泊中、他船の接近に対して危険を感じた場合、汽笛や笛などの音響信号を使用して注意喚起を行うこと。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

