

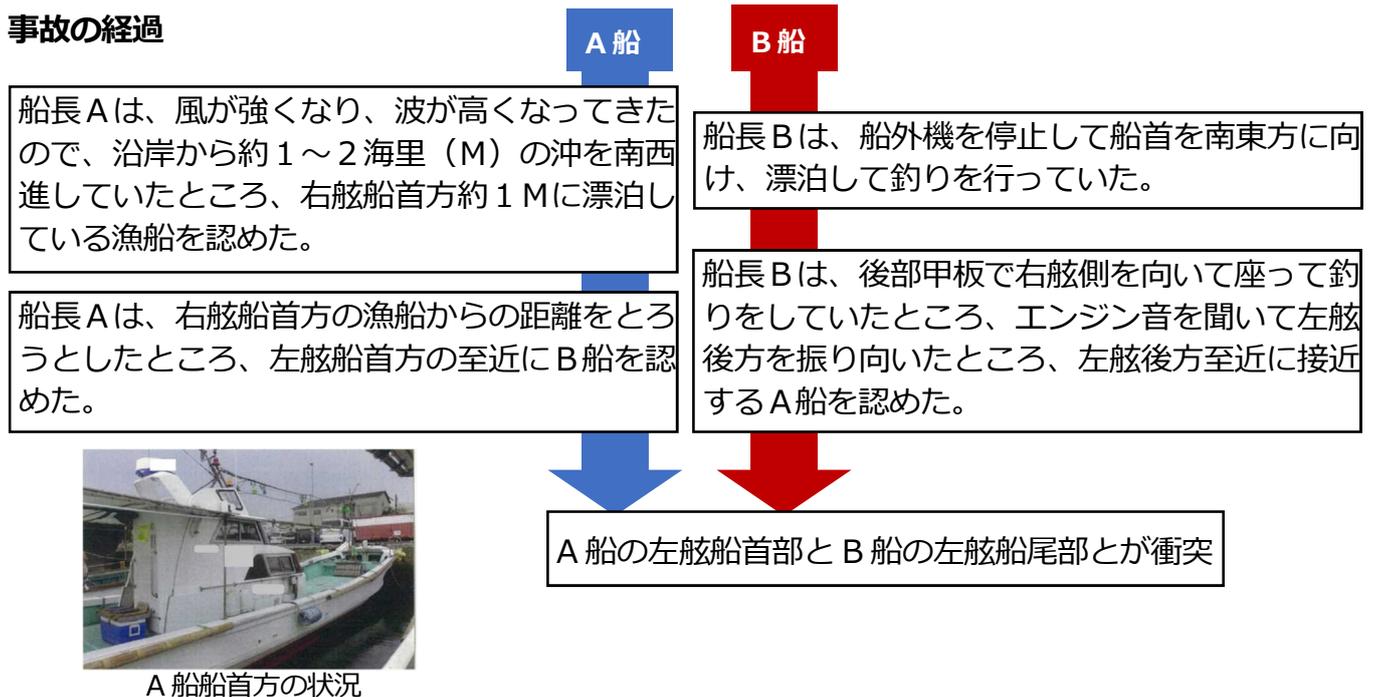
7. 遊漁船衝突事故の事例

本章では、遊漁船衝突事故の事例をご紹介します。事故時の状況、事故の原因及び再発防止策をご覧ください。

1 遊漁船が帰航中、船首方に死角が生じた状態で航行し、漂泊中のプレジャーボートと衝突

事故の概要：A 船（遊漁船、5.4 トン、1 人乗組み、釣り客 6 人）が南西進中、B 船（プレジャーボート、5 トン未満、1 人乗組み）は漂泊中、15 時 30 分ごろ、両船が衝突した。
死傷者はいなかった。

事故の経過



- ・船長 A は、A 船の船首が波により上下に動揺した際、船首方の視界が妨げられることがあるのを認識していた。
- ・船長 B は、釣りの合間に時々周囲を見回し、右舷船尾方で釣りをしていた船を認めていたものの、釣りに集中していたので、その他の船の存在に気付いていなかった。

原因：本事故は、A 船が南西進中、B 船が船外機を停止して漂泊中、船長 A が、波高約 1.5 m の状況下において速力約 17 ノットで航行を続けたため、船首部が上下に動揺して船首方の視界を妨げ、前路で漂泊中の B 船に気付かず、また、船長 B が、釣りに集中していたため、左舷船尾方から接近する A 船に衝突直前まで気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。

再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・船長は、船首が波の影響で上下に動揺して船首方の視界が妨げられる場合、前路に航行の支障となる船舶がないものと思わず、減速するなどして視界を確保すること。
- ・船長は、常時船首方の視界を確保するため、視線を高くした姿勢を取る等すること。
- ・船長は、漂泊中であっても常時適切な見張りを行い、接近する船舶を認めたときには、余裕のある時期に注意喚起を行い、主機を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（2021（令和 3）年 9 月 30 日公表）
https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2021/MA2021-9-18_2021mj0003.pdf

2 遊漁船とプレジャーボートが共に魚群探知機等を見ながら航行中、互いに接近し衝突

事故の概要：A船（遊漁船、5トン未満、1人乗組み、釣り客1人）が東北東進中、B船（プレジャーボート、2.3トン、1人乗組み）は北北東進中、11時30分ごろ、両船が衝突した。死傷者はいなかった。

事故の経過

A船

B船

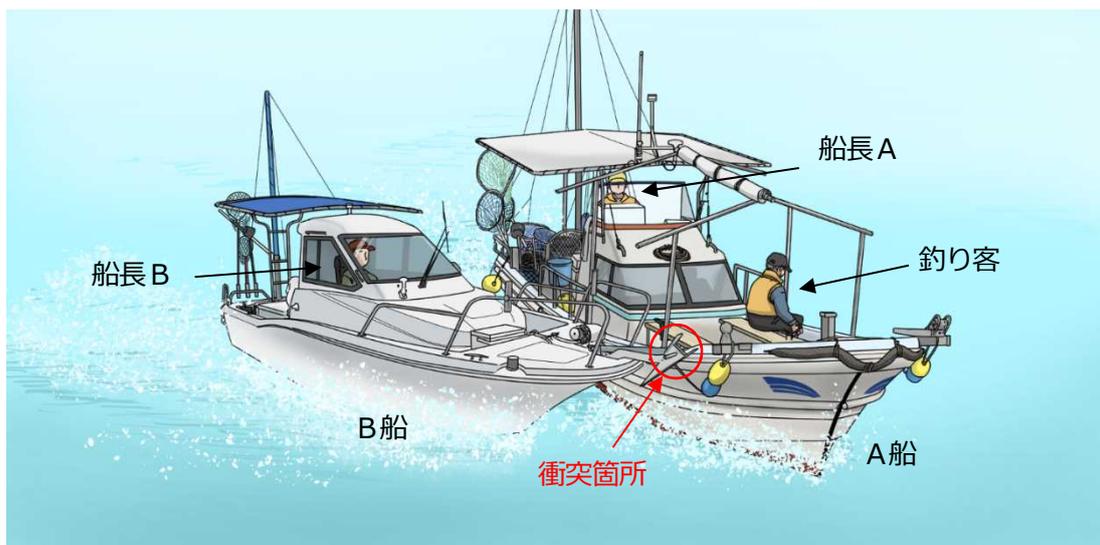
船長Aは、釣り場の移動中、右舷後方を北北東進するB船を視認した際、速力の速いB船がA船を避けて航行していくと思った。

船長Bは、船首方に他船を認めなかったことから、前路に他船はいないと思い込み、魚群探知機を見ながら航行した。

船長Aは、魚群探知機と右舷前方で漂泊中のプレジャーボート（C船）を交互に見ながら航行を続けていたところ、右舷方至近にB船を視認し、急いで主機を全速力後進とした。

船長Bは、右舷前方にC船を認め、釣果があるか気になり、魚群探知機と右舷側の窓越しにC船を交互に見ながら航行を続けていた。

A船の前部甲板に設置されたオーニングの支柱とB船の船首部に設置されたアンカーとが衝突



衝突時の状況（イメージ）

原因：本事故は、A船が東北東進中、B船が北北東進中、船長Aが、速力の速いB船がA船を避けて航行していくと思い、また、船長Bが、前路に他船はいないと思い込み、**共に魚群探知機とC船を交互に見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたため**、A船及びB船が互いに接近し、両船が衝突したものと考えられる。

再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・船長は、釣りポイントを探すことに意識を向け過ぎず、**接近してくる他船に対して継続した見張りを行うこと。**
- ・船長は、航行中、**前路に他船がないと思込まず**、また、**魚群探索に意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。**

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（2020（令和2）年11月26日公表）

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-10-28_2020hs0059.pdf

3 遊漁船が漂流中、釣り客の様子に意識を向け、漁船の接近に気付くのが遅れ衝突

事故の概要：A 船（遊漁船、4.7 トン、1 人乗組み、釣り客 5 人）が遊漁の目的で漂流中、B 船（漁船、3.0 トン、2 人乗組み）は北進中、06 時 37 分ごろ、両船が衝突した。
釣り客 1 人が死亡し、釣り客 4 人、船長 A 及び船長 B が負傷した。

事故の経過

A 船

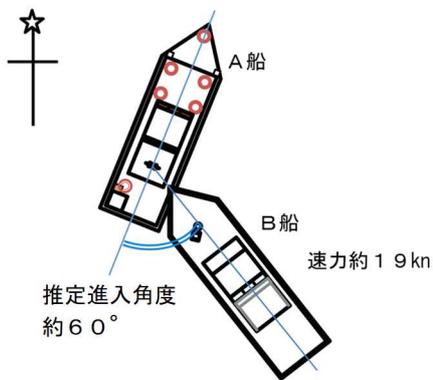
B 船

船長 A は、いつでも舵と機関を使用できる状態で漂流を開始し、周囲の見張りをを行いながら釣り客の様子を見ていた。

船長 B は、漁場に向け北進を始めたところ、A 船を初認し、このままの針路で航行すれば A 船と十分な距離をとって通過できると思った。

船長 A が「あの船は大丈夫か」との釣り客の声を聞き、右舷船尾方を見たとき、約 10m まで迫っている B 船を初めて認めた。

船長 B は、A 船と衝突しない針路で航行していることを確認し、操舵輪から手を離し、船尾方を向いて機関室の換気作業を行った後、機関の目視点検を行った。



A 船及び B 船の衝突に関する状況

A 船の右舷船尾部と B 船の船首部とが衝突

- ・ A 船及び B 船は、GPS プロッターが設置されていたが、レーダー及び船舶自動識別装置（AIS）が設置されていなかった。
- ・ 船長 B は、操舵輪から手を離して作業を行っている間、B 船が原針路のまま航行していると思い込んでいた。

原因：本事故は、A 船が接近する B 船に気付くのが遅れ、また、B 船が左転しながら A 船に接近する航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。

船長 A は、船首部甲板で釣り客が釣りを始めていることに意識を向けていたことから、船首方の見張りを行っていたものの、右舷船尾方を見ておらず、左転しながら接近する B 船に気付くのが遅れたものと考えられる。

船長 B は、操舵輪から手を離し、船尾方を向いて船尾部甲板で作業を行いながら航行していたことから、B 船が A 船に向けて左転しながら接近していることに気付かなかったものと考えられる。

再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・ 漂流中であっても周囲の適切な見張りを行い、接近する船舶を認めた場合は、必要に応じて衝突を避けるための措置を採ること。
- ・ 自船周囲の見張りを強化するためレーダーを搭載し、レーダーのガードリング（他船などが接近したときに警報を発する機能）を使用、活用することが望ましい。
- ・ レーダーの搭載が難しい小型の漁船及び遊漁船にあつては、簡易 AIS や AIS アプリを使用して、他船の動向の把握や衝突防止を図ることが望ましい。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（2019（令和元）年 12 月 19 日公表）

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-12-2_2019tk0018.pdf