

# 船舶事故調査報告書

令和3年8月18日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）  
委員 田村 兼吉  
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和2年12月29日 15時30分ごろ
発生場所	山口県下関市蓋井島 <sup>ふたおい</sup> 東北東方沖 蓋井島灯台から真方位068° 3.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 07.4′ 東経130° 51.2′）
事故の概要	遊漁船 <sup>なま</sup> 凧丸は、南西進中、また、プレジャーボート <sup>リョウスケ</sup> RYOSUKEは、漂泊中、両船が衝突した。 凧丸は、左舷船首部船底外板に擦過傷を生じ、また、RYOSUKEは、左舷船尾部に凹損を生じた。
事故調査の経過	令和3年1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 遊漁船 凧丸、5.4トン YG2-7706（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×3.06m×0.94m、FRP ディーゼル機関、316.0kW、平成6年1月8日 第291-41122号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート RYOSUKE、5トン未満 291-28462山口、個人所有 6.27m（Lr）×2.35m×1.01m、FRP ガソリン機関（船外機）、66.20kW、平成元年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 77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63年1月14日 免許証交付日 平成29年10月4日 （令和5年1月13日まで有効） B 船長B 51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14年10月25日 免許証交付日 平成29年8月8日 （令和4年10月24日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部船底外板に擦過傷 B 左舷船尾部に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、令和2年12月29日06時00分ごろ下関市下関漁港を出港し、同市角島北方沖の釣り場で遊漁を行った後、14時00分ごろ0.75Mレンジでヘッドアップとしたレーダー映像及び目視で周りを確認したのち、帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室でレーダー及びGPSプロッターを作動させて、操縦室上部の窓から顔を出して見張りを行い、時々レーダー等を見ながら、約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵で航行した。</p> <p>船長Aは、南東からの風が強くなり、波が高くなってきたので、本船を沿岸から約1~2Mの沖を南西進していたところ、15時29分ごろ、右舷船首方約1Mに漂泊している漁船を認めた。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の漁船からの距離をとろうとしたところ、左舷船首方の至近にB船を認め、B船を避ける間もなく、15時30分ごろ、A船の左舷船首部がB船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Aは、釣り客が負傷していないこと及びA船の船体に大きな損傷がないことを確認した後、A船をB船の近くまで戻し、船長Bが負傷していないこと及びB船に浸水等はなく船外機が再始動できることを確認した後、B船の定係地である下関市吉母漁港まで同航した。</p> <p>船長Aは、船長Bに本事故の発生を海上保安庁に通報することを依頼して帰航を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で13時00分ごろ吉母漁港を出港し、蓋井島東方沖で船外機を停止し、漂泊しながら釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、B船が南東からの風に流されたので、14時00分ごろ船外機を始動して、南東方の陸岸に向かって移動し、14時10分ごろから再び船外機を停止して船首を南東方に向け、漂泊して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、後部甲板で右舷側を向いて座って釣りをしていたところ、エンジン音を聞いて左舷後方を振り向いたところ、左舷後方至近に接近するA船を認めたものの、どうすることもできず、B船の左舷船尾部にA船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、船体の損傷状況を確認していたところ、間もなく戻ってきたA船の船長Aからけがの有無を聞かれたので大丈夫と答え、船外機を再始動できたので、船長Aに吉母漁港に同航するように依頼し</p>

	<p>た。</p> <p>B船は、A船とともに吉母漁港に帰航し、船長Bが海上保安庁へ本事故の発生を通報したのち、上架された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船船首方、写真3 B船、写真4 B船左舷船尾部 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船長の経験が約30年であり、遊漁船としては約18年船長として乗り込んでいた。</p> <p>船長Aは、今回の釣り場は何度も来ており、慣れた海域であったが、帰航時に南東の風が強く、波高も高くなってきたので、普段帰航時に航行するルートよりも陸岸寄りを航行していた。</p> <p>船長Aは、A船が、約17knで航行した際、操舵室上部から顔を出した状態では船首方に操船に支障となる死角が生じていなかったが、操舵室の右舷側の操縦席に着席した状態では、正船首から右に約8°、左に15°の範囲で死角を生じていたのを分かっていた。</p> <p>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。</p> <p>船長Aは、右舷船首方に漁船を認めた際、レーダー画面にB船が映っていたかどうか分からなかった。</p> <p>A船に乗船していた釣り客は、操舵室の前部船室に2人、後部甲板に4人いたが、A船の左舷船首部がB船の左舷船尾部にこするように衝突したので、衝突の際の衝撃はほとんど感じなかった。</p> <p>船長Bは、令和元年11月に本船を購入してから、月に2回程度本事故が発生した海域で釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当日、釣りの合間に時々周囲を見回して他船を確認していたが、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。</p> <p>船長Bは、エンジン音を聞いて振り返った際、右舷船尾方の船が主機を始動したと思ったが、同船ではないと判り、左舷船尾方を振り返った時、至近にA船が迫っているのを認めた。</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、蓋井島東北東方沖において、南西進中、船長Aが、波高約1.5mの状況下において速力約17knで航行を続けたことから、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、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、蓋井島東北東方沖において、船外機を停止して漂泊し、釣りを行っていたところ、船長Bが、釣りの合間に時々周囲を見回して他船を確認していたが、右舷船尾方で釣りをしていた船を認めていた</p>

	ものの、釣りに集中していたことから、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、A船と衝突したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、蓋井島東北東方沖において、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1.5mの状況下において速力約17kn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。
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、波高が高い状況下で高速で航行中、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い込まず、減速する等して視界を確保すること。</li> <li>・ 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の措置をとること。また、船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



写真1 A船

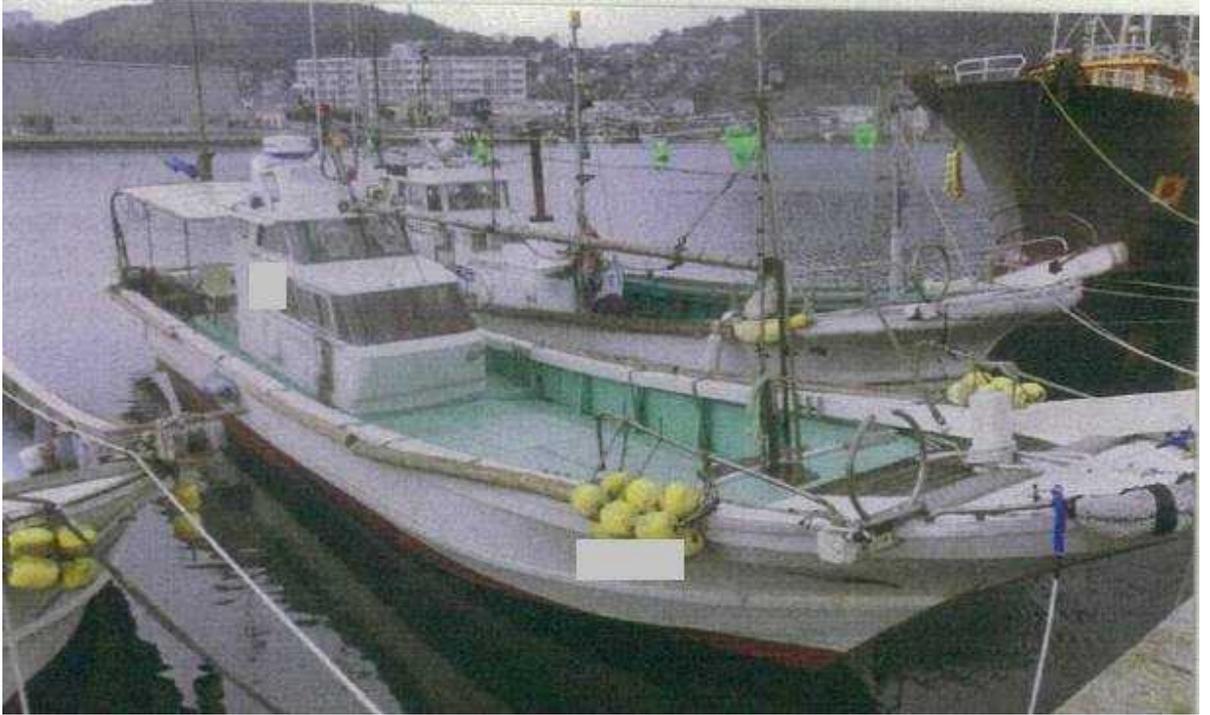


写真2 A船船首方



写真3 B船



写真4 B船左舷船尾部

