

## 船舶事故調査報告書

平成24年8月23日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年11月18日（金） 08時20分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市加太港西方沖 加太港第1防波堤灯台から真方位293°600m付近 （概位 北緯34°16.9′ 東経135°03.7′）
事故調査の経過	平成23年12月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は行わなかった。
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 <sup>にっしん</sup> 日進丸、2.73トン WK3-16466（漁船登録番号）、個人所有 8.91m（Lr）×1.90m×0.60m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数60、昭和54年4月7日 B プレジャーボート <sup>いわた</sup> 岩田丸、5トン未満 252-9662和歌山、個人所有 8.65m（Lr）×1.97m×0.59m、FRP ディーゼル機関、25.74kW、昭和56年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 82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50年4月11日 免許証交付日 平成21年6月24日 （平成26年8月22日まで有効） B 船長B 男性 67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50年12月26日 免許証交付日 平成20年6月24日 （平成25年7月5日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部前端のFRPが剝離 B 右舷船首部が大破
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、加太港に帰港するため、和歌山市地ノ島南方沖を加太港第1防波堤（以下「第1防波堤」という。）の北端付近に向けて約10～12ノット（kn）の速力で東進中、船長Aは、右舷船首方に第1防波堤の西方1,200m付近で作業中の数隻の漁船を視認し、また、加太港から出港して来た魚礁を積載したクレーン台船が左舷船首方からA船の前路を右方に横切る態勢で南西進しているのを視認したので、ク

	<p>レーン台船の動静に注意を向けて航行した。</p> <p>船長Aは、クレーン台船を見て航行していたところ、平成23年11月18日08時20分ごろ、第1防波堤灯台から293°（真方位）600m付近において、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、加太港北方の加太瀬戸付近の釣り場で漂流して釣りを<sup>しおのぼ</sup>行い、南流の潮流によって南方へ圧流されるので、約5～6回、北方への潮上りを繰り返しながら釣りを続けた。</p> <p>B船は、船首を南方に向けて漂流中、船長Bが、操舵室の右舷後部で船首方を向いて椅子に腰を掛け、時々、操舵室右舷側に設置している魚群探知機を見て水深や魚影を確認し、右手で釣り糸をしゃくすることに注意を向けて釣りを続けていたが、B船の南方約200～300mの所で約10隻が漂流して釣りを<sup>しおのぼ</sup>行っていたので、南方に移動しようと思って釣り糸を上げ始めた。</p> <p>船長Bは、釣り糸を上げ終えた頃、右舷正横至近にB船に向けて接近するA船を視認し、直ちに右舵を取って機関を後進としたが、B船が少し後方に下がったとき、B船の右舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、自力航行して加太港に帰港した。</p> <p>船長Bは、肋骨骨折と診断された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 100cm（和歌山）、潮流（加太瀬戸中央） 05時43分 南流最強 約1.9kn 08時12分 転流</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、漁船型のプレジャーボートであり、船尾甲板に舵柄及び操舵室後部に機関の操縦レバーが設置されていた。</p> <p>船長Bが釣りをしていた場所からは、右舷側の見通しは良好であった。</p> <p>船長Bは、B船の左舷側を通過するクレーン台船に気付いていた。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.2mであった。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="517 1346 815 1391">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1346 1457 1391">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1391 815 1435">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1391 1457 1435">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1435 815 1480">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1435 1457 1480">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1480 815 1942">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1480 1457 1942"> <p>A船は、地ノ島南方沖を加太港に向けて東進中、船長Aが、左舷船首方から前路を右方に横切る態勢のクレーン台船に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中の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、加太港西方沖において漂流して釣り中、船長Bが、釣りに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷正横付近から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、地ノ島南方沖を加太港に向けて東進中、船長Aが、左舷船首方から前路を右方に横切る態勢のクレーン台船に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中の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、加太港西方沖において漂流して釣り中、船長Bが、釣りに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷正横付近から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、地ノ島南方沖を加太港に向けて東進中、船長Aが、左舷船首方から前路を右方に横切る態勢のクレーン台船に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中の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、加太港西方沖において漂流して釣り中、船長Bが、釣りに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、右舷正横付近から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、加太港西方沖において、A船が東進中、B船が漂流して釣り中、船長A及び船長Bが共に適切な見張りを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	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。 ・航行中はもとより、漂泊して釣り中であっても、適切な見張りの妨げとなる行為は行わないこと。
----	---