

船舶事故調査報告書

平成27年4月30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26年5月4日 14時50分ごろ
発生場所	和歌山県白浜町番所鼻西方沖 <small>しらはま ほんしょはな</small> 番所鼻灯台から真方位266° 5.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.19′ 東経135° 13.58′）
事故調査の経過	平成26年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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 プレジャーボート <small>ギンガセイ</small> GINGASEI、18トン 243-38027和歌山、三井住友ファイナンス&リース株式会社 13.28m（Lr）×4.75m×2.42m、FRP ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成20年4月 B プレジャーボート <small>まき丸</small> 雅丸、5トン未満 252-22615和歌山、個人所有 9.58m（Lr）×2.53m×0.79m、FRP ディーゼル機関、264.8kW、平成10年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43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2年4月25日 免許証交付日 平成23年9月1日 （平成28年8月31日まで有効） B 船長B 男性 64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3月25日 免許証交付日 平成25年3月18日 （平成30年3月24日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に凹損 B キャビンに損壊、右舷船尾部に亀裂、マストに倒壊等
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、平成26年5

	<p>月4日14時30分ごろ、和歌山県すさみ町市江崎^{いちえ}西南西方沖で釣りを終え、船長Aがフライングブリッジで椅子に腰を掛け、美浜町日ノ御崎^{みはまひの}西方沖に向けて、約26ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により北西進した。</p> <p>船長Aは、14時40分ごろ、GPSプロッターが不調であったので、立ち上がって、舵輪の左斜め下にあるGPSプロッターを操作しながら、前方を時折見て航行していたところ、衝撃を感じたので、機関を中立とし、左舷後方にB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、船長Bの負傷状況及びB船の損傷状況を確認した後、マリーナに戻り、マリーナにいた海上保安官に本事故の発生を報告した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、14時00分ごろ、市江崎北西方沖を出発し、引き縄釣りをを行いながら、日ノ御崎西方沖に向けて、約5knの速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>船長Bは、船首方に航行の支障となる船舶がないことを確認し、船尾部に移動して、釣り道具を片付け始めたところ、右舷後方約5Mに速い速力で同航する態勢で北西進するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部の椅子に腰を掛け、釣り道具の片付けを行いながら、B船の右舷側を追い越すと思っていたA船が、B船に向けて寄ってくるように見えたので、釣果を聞きに来るものと思い、釣り道具の片付けを続けていたところ、A船までの距離が約50mとなり、衝突の危険を感じた。</p> <p>B船は、船長Bが左舷船尾に逃れて倒れ込むと同時に、14時50分ごろ、番所鼻西方沖において、B船の右舷船尾部にA船の船首部が衝突した。</p> <p>B船は自力航行し、その後をA船が航行し、マリーナに向かった。</p> <p>船長Bは、A船の同乗者に車で病院に運ばれ、右手掌裂創、頭部打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m、潮汐 低潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、GPSプロッターが、出航時から不調で、往航時には、一旦船を止め、本船の電源を落としてから再起動をしたところ、不調が解消されたが、帰航時にも調子が悪くなった。</p> <p>船長Aは、釣り場を出発時、船首方に航行の支障となる船舶がないと思い、GPSプロッターの不調が気になり、同プロッターの調整に注意を向けていた。</p> <p>A船の乗船者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、引き縄釣りをを行っている時、プレジャーボートが、自船</p>

	<p>の約10m付近を通過することもあり、A船を視認した際、危険は感じていなかった。</p> <p>船長Bの行う引き縄釣りは、両舷から外へ張り出した竿^{きざし}に各3本、船尾から4本の計10本の釣り糸に疑似餌を付けて引いて行うものであった。</p> <p>B船は、汽笛はなかったが、船長Bは、笛付きの救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、番所鼻西方沖を自動操舵で北西進中、船長Aが、GPSプロッターの操作に注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、同航する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、GPSプロッターの操作に注意を向けていたことから、時折前方に目を向けていたものの、B船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、番所鼻西方沖を自動操舵で北西進中、船長Bが、右舷船尾方から接近するA船を認めたが、A船が釣果を聞くために接近して来るものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、衝突を避けるための措置をとることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船がB船に向けて寄ってくるように見えたので、A船が釣果を聞くために接近して来るものと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、番所鼻西方沖において、A船及びB船が北西進中、船長Aが、GPSプロッターの操作に注意を向け、船首方の見張りを適切に行わず、また、船長Bが、A船が釣果を聞くために接近して来るものと思い、A船に対する見張りを適切に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>
<p>参考</p>	<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"> ・航海計器に不調が生じた場合は、安全な海域であることを確認し、点検を行うこと。 ・航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・接近する他船を視認したときは、必要に応じて有効な注意喚起信号を行うなど、衝突を避ける措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

