

船舶事故調査報告書

令和元年8月28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	平成31年4月25日 10時56分ごろ
発生場所	山口県上関町 ^{せんぼ} 千葉埼南西方沖 舵掛岩 ^{かじかけ} 灯標から真方位281°320m付近 (概位 北緯33°50.0′ 東経132°08.7′)
事故の概要	漁船 ^{こうふく} 幸福丸は、東北東進中、また、プレジャーボート ^{すみとく} 住徳丸は、漂泊中、両船が衝突した。 住徳丸は、船長が負傷し、右舷船尾部外板の破口等を生じ、また、幸福丸は、右舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 幸福丸、4.3トン YG3-53444（漁船登録番号）、個人所有 11.80m(Lr)×2.81m×0.96m、FRP ディーゼル機関、195kW（動力漁船登録票による）、昭和63年9月23日 B プレジャーボート 住徳丸、5トン未満 260-40466山口、個人所有 7.87m(Lr)×1.95m×0.65m、FRP ディーゼル機関、94.15kW、平成11年12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 昭和50年8月7日 免許証交付日 平成29年3月10日 (令和4年7月23日まで有効) B 船長B 男性 66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61年10月23日 免許証交付日 平成26年10月30日 (令和2年4月11日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口、主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約2.7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、山口県光市南方沖の漁場でごち網漁を行った後、帰港の目的で、平成31年4月25日10時00分ごろ、同県柳井市阿月漁港に向けて同漁場を出発した。</p> <p>船長Aは、4海里レンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操縦区画で立って操船に当たり、上関海峡に差し掛かった頃、傍に立て掛けていたたも網（魚をすくう網）の網が解れていることに気が付いた。</p> <p>A船は、船長Aが、前路に他船を見掛けなかったため、たも網を繕うこととし、船首を千葉埼と舵掛岩灯標の間に向け、約10～10.5ノットの対地速力とし、自動操舵により東北東進した。</p> <p>船長Aは、立った姿勢で目線を下方に向け、たも網の修繕作業を行っていたところ、船首部に衝撃を感じて直ちに主機を後進とし、右舷後方を振り向いて転覆するB船を視認し、B船に衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、A船をB船に寄せた後、B船のハンドレールにロープを取り、B船の船底に這い上がっていた船長BをA船に移乗させ、すぐに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、08時20分ごろから千葉埼南西方沖の釣り場で釣りをしながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは、陸岸から近い場所であったので、B船に接近して来る船舶はいないと思い、主機を中立運転とし、船首を南南東方に向け、後部甲板右舷側の舷縁に腰を掛け、上半身を右斜めに向けて半身の姿勢で釣り竿を右舷方に出した。</p> <p>B船は、船長Bが、釣りに夢中になっていたところ、右舷方約15mに接近したA船に気付いて衝突の危険を感じ、左舷側に移動して海中に飛び込んだ直後、10時56分ごろB船の右舷船尾部にA船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、B船が左舷側に転覆して覆いかぶさり、B船の船体で、両肩口及び両肘を打った。</p> <p>船長Bは、着用していた救命胴衣を脱いでB船から脱出し、B船の船底に這い上がった後、A船に救助された。</p> <p>B船は、その後、ロープを取っていたハンドレールが船体から外れて沈没した。</p> <p>船長Bは、来援した巡視艇により上関町平生港に運ばれた後、救急車で柳井市内の病院に搬送され、両肘関節打撲と診断された。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、漁船の船長としての経験が約50年あり、週に約4～5日漁に出ていたが、これまで千葉埼南西方沖の陸岸近くで釣りをしながら漂泊している船舶を見掛けた覚えがなかった。</p> <p>船長Aは、魚の鮮度が落ちないうちに、帰港後、すぐにたも網を使って魚を水槽に移し替える必要があったので、帰港するまでにたも網の修繕を終わらせようと思い、早めに作業に取り掛かろうとして、いつもより早めに変針し、千葉埼南西方沖の陸岸に近づく針路で航行した。</p> <p>船長Bは、これまでに何度となく千葉埼南西方沖の陸岸に近い場所で釣りを行ったことがあり、そのときに陸岸から100m以上離して航行するA船及び他の小型船舶を見掛けたことがあったが、陸岸に近い場所を航行する船舶に遭遇したことがなかった。</p> <p>船長Bは、笛をキャビンの壁に掛けていた。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、千葉埼南西方沖において、自動操舵で東北東進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、立った姿勢で下方に目線向け、たも網の修繕作業を行いながら航行したことから、前路で漂泊中のB船に向かう針路となっていることに気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、帰港後、すぐにたも網を使って魚を水槽に移し替える必要があったので、帰港するまでにたも網の修繕を終わらせようと思い、早めに作業に取り掛かろうとしたことから、いつもより早めに変針し、千葉埼南西方沖の陸岸に近づく針路で航行したものと考えられる。</p> <p>B船は、千葉埼南西方沖において、船首を南南東方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Bが、陸岸から近い場所なので接近して来る船舶はいないと思い、釣りに夢中になっていたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、千葉埼南西方沖において、A船が東北東進中、B船が漂泊中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、立った姿勢で下方に目線向け、たも網の修繕作業を行いながら航行し、また、船長Bが、接近して来る船舶はいないと思い、釣りに夢中になっていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・航行中は、操船に専念し、常時適切な見張りを行うこと。

	<ul style="list-style-type: none">・見張りの妨げとなる作業を行う場合、帰港後に行うか、安全な場所で停船して行うこと。・陸岸に近い場所で釣りをしながら漂泊する場合においても、適切な見張りを行って接近する他船の早期発見に努め、接近する他船を認めたときには注意喚起信号を行ったり、余裕のある時機に移動して衝突を避けるための措置をとること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

