

船舶事故調査報告書

令和2年6月24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	令和元年7月13日 17時52分ごろ
発生場所	山口県萩市宇生ヶ埼北方沖 江崎港龍神埼灯台から真方位028° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 41.2′ 東経131° 40.1′）
事故の概要	プレジャーボート明好丸は、錨泊中、また、漁船昭福丸は、東北東進中、両船が衝突した。 明好丸は、右舷船尾部外板に擦過傷等を生じ、また、昭福丸は、左舷船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和元年7月17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 プレジャーボート 明好丸、4.4トン 291-42358山口、個人所有 11.16m（Lr）×2.19m×0.94m、FRP ディーゼル機関、140kW、平成20年6月 B 漁船 昭福丸、4.0トン YG3-52887（漁船登録番号）、個人所有 11.20m（Lr）×2.72m×0.89m、FRP ディーゼル機関、285kW（動力漁船登録票による）、平成元年8月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71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53年7月28日 免許証交付日 平成29年6月12日 （令和5年4月20日まで有効） B 船長B 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49年12月4日 免許証交付日 令和元年5月7日 （令和6年10月8日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船尾部外板に擦過傷、付属具の破損等 B 左舷船首部外板に破口</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人2人を乗せ、釣りの目的で、令和元年7月13日16時20分ごろ萩市田万川^{たまがわ}河岸の岸壁を出発し、宇生ヶ埼北方沖に到着後、錨泊し、機関を中立にした状態で釣りを開始した。</p> <p>船長Aは、右舷船尾部に座って釣りをしていたところ、右舷船尾方（西方）約4～5kmに、A船に向かって来るB船を視認したが、付近を通航する漁船などの航行船がA船を避けていくので、B船がA船を避けるとして釣りを継続した。</p> <p>船長Aは、B船との距離が約1km及び約500～300mに近づいたところで、断続的に目視で確認したが、そのうちに避けるだろうと思ひ、その後も釣りに専念した。</p> <p>船長Aは、次にB船を視認したとき、約20～30mまで接近してA船に向かってきていたので、危険を感じ、船首部及び右舷中央部にいた同乗者に声を掛け、A船を移動させようと操舵室に近づいたものの、17時52分ごろB船の左舷船首部が、A船の右舷船尾部に衝突したのを見た。（写真1参照）</p> <div data-bbox="759 1160 1374 1534" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船右舷船尾部損傷状況</p> <p>船長Aは、船長Bが、A船に向かって声を掛けた後、B船が船首方約500mまでゆっくりと離れてから反転し、そのまま何も言わずに離れていったので、同乗者を通じて近くの漁業協同組合の知人に、B船に衝突されたことを連絡し、本事故の発生を海上保安庁に通報するように依頼した。</p> <p>A船は、揚錨し、自力航行で帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、17時05分ごろ島根県益田市北西方沖の漁場に向けて、萩市須佐^{すき}漁港を出港した。</p>

B船は、‘操舵室の前端部分から舵輪の前までを区画とした構造物’（以下「本件構造物」という。）が設置されており、本件構造物の屋根とその上の天幕の間に風防ガラス（以下「本件風防ガラス」という。）を取付け、また、本件構造物の後方に両舷のブルワークをまたいで木板の台を置いていた。（写真2参照）

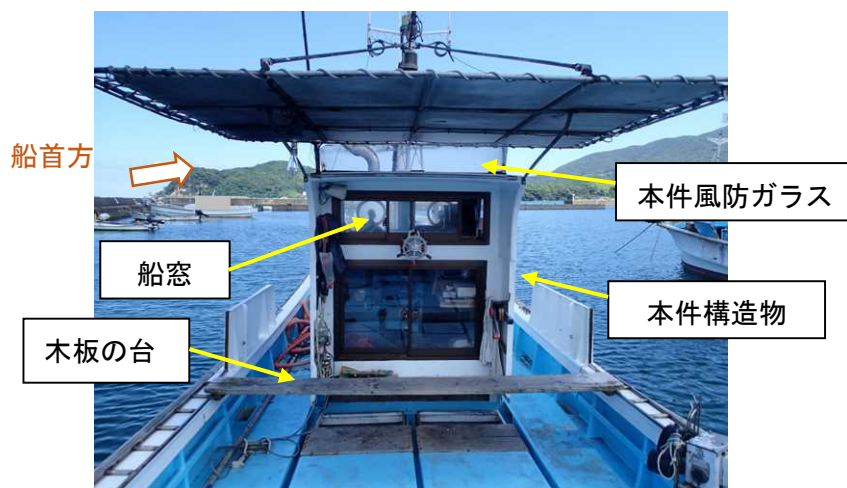



写真2 B船の本件構造物後方から船首方を見た写真

B船は、須佐湾を出てから、船長Bが、B船の船首浮上に伴う死角を補う見張りを行おうと本件構造物後方の木板の台に立ち、本件風防ガラスを通して船首方を見ながら手動操舵で操船に当たり、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ）で航行した。

B船は、萩市高山岬^{こうやま}北方に至ったところで、船長Bが、本件風防ガラス及び眼鏡に雨が当たるのが気になったので停船し、行き先を近くの漁場に変えようと考えていたところ、先行した僚船から、当初の目的の漁場に他の漁船も来て操業をしているとの連絡があったので、そこに向けて、約11knの速力で航行を再開し、東北東進した。

船長Bは、高山岬沖から東方は、日頃、他の漁船を見掛けない場所で他船はいないと思ったので、木板の台から甲板に降りて、本件構造物の後方及び側方からしばらく見張りをしていたところ、衝撃音が聞こえ、直ぐに機関を後進にして本船を停止させた。

船長Bは、左舷方にA船が見えたので衝突したことを認識し、A船の乗船者を見て負傷等の様子が認められなかったので声を掛けたあと、B船船首部甲板を見て浸水があることを確認し、自船の運航に不安を感じ、反転して帰航することとした。（写真3参照）

	 <p style="text-align: center;">写真3 B船左舷船首部</p> <p>船長Bは造船所に連絡し、本事故の発生を海上保安庁に通報するように依頼した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船に電子ホーンを装備していたが、B船と衝突する前に吹鳴することを思いつかなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長A及びA船の乗船者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、ふだん約10kn以上の対水速力で船首が浮上するときには、船長Bが、本件構造物後方の甲板において、船窓を通して船首方を見ると船首部の構造による死角を生じるので、本件構造物後方の木板の台に立ち、本件風防ガラスを通して船首方を見ることにより、死角を補う見張りをしていた。</p> <p>B船は、レーダーを装備しておらず、船長Bが、視界が悪いときなどは出漁しないので、出費して装備する必要はないと思っていた。</p>
<p>分析</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、宇生ヶ埼北方において、錨泊中、接近するB船を視認していたものの、そのうちにA船を避けると思い、釣りに専念して錨泊を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、日頃、付近を通航する漁船などの航行船は、避けていくので、B船が、A船を避けると思ったと考えられる。</p> <p>B船は、宇生ヶ埼北方において、船首方に死角が生じる状況下、約11knの速力で東北東進中、船長Bが、付近に他船はいないと思い、本件構造物の後方の甲板において見張りを行い、航行を続けたことから、A船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、高山岬までは、B船の船首浮上に伴う死角を補う見張りを行おうと本件構造物後方の木板の台に立ち、本件風防ガラスを通し</p>

	<p>て船首方の見張りを行っていたが、高山岬沖から東方においては、日頃、他の漁船を見掛けない場所であったことから、他船はいないと思い、木板の台から降りて見張りを行ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、宇生ヶ埼北方において、A船が錨泊中、B船が、船首方に死角が生じる状況下、約11knの速力で東北東進中、船長Aが、接近するB船を視認していたものの、そのうちに避けると思い、釣りに専念して錨泊を続け、また、船長Bが、付近に他船はいないと思い、本件構造物の後方の甲板において見張りを行い、航行を続けたため、B船がA船に接近していることに気付かずに、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"> ・航行時、船首が浮上して死角を生じる時は、常時、死角を補う見張りを行うこと。 ・錨泊時、接近する船舶を視認したときは、避けるだろうなどの先入観をもたず、余裕のある時機に、電子ホーンなどで注意喚起を行うと共に機関を使用して移動すること。

付図1 事故発生経過概略図

