

船舶事故調査報告書

令和3年10月13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8月30日 13時27分ごろ
発生場所	山口県萩市大島南方沖 萩大島港赤穂瀬南防波堤灯台から真方位185°670m付近 （概位 北緯34°29.0′ 東経131°24.8′）
事故の概要	漁船協漁丸は、北東進中、また、プレジャーボートSURGEON1は、漂泊中、両船が衝突した。 協漁丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、SURGEON1は、右舷船尾部外板に破口及び亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和2年9月8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 漁船 協漁丸、6.6トン YG2-7980（漁船登録番号）、個人所有 13.15m(Lr)×3.25m×0.96m、FRP ディーゼル機関、421.0kW、平成12年12月2日 第291-40401号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート SURGEON1、2.6トン 291-40896山口、個人所有 6.49m(Lr)×2.52m×1.27m、FRP ガソリン機関、66.20kW、平成14年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 59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6年5月19日 免許証交付日 平成31年4月1日 （令和6年5月18日まで有効） B 船長B 59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 平成2年10月2日 免許証交付日 平成27年7月17日 （令和2年11月21日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口及び亀裂（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、令和2年8月30日13時10分ごろ萩市萩港を出港し、同市大島漁港に向けて航行を開始した。</p> <p>A 船は、船長Aが操舵室内の椅子に腰を掛け、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、レーダーを0.5海里レンジに設定し、手動操舵により萩市羽島^{はしま}東方沖を北東進した。</p> <p>A 船は、船首浮上により船首方に死角が生じていたが、船長Aは長年航行し熟知していた海域だったので安心し、同じ針路速力で航行を続け、大島漁港に近付いた際、レーダーを停止した。</p> <p>船長Aは、13時27分ごろ船体に衝撃を感じ、B船と衝突したことを知り、B船の損傷状況と負傷者の有無を確認して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、‘知人である同乗者3人’（以下「同乗者B₁、同乗者B₂、同乗者B₃」という。）を乗せ、釣りの目的で、10時00分ごろ萩市のマリーナを出航し、10時30分ごろ大島南方沖に到着して、船外機を停止し、船首を南方に向けた状態で漂流した。</p> <p>船長B及び同乗者B₁、同乗者B₂、同乗者B₃は、分かれて腰掛け、釣りを開始した。（図1参照）</p> <div data-bbox="587 1265 1197 1534" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 漂流中のB船の状況</p> <p>船長Bは、時折、目視で左舷方の見張りを行いながら釣りを続けていたところ接近する他船を認めなかったが、13時26分ごろ、同乗者B₁が、右舷前方約80mのところに接近するA船を認め、大声で呼びかけ手を振ってA船に注意を喚起した。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じてキャビンに行き船外機を始動しようとしたものの間に合わず、同乗者B₁及びB₃と左舷側に移動して衝撃に備えていたところ、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B 船は、右舷船尾部外板に破口を生じて転覆し、船長B、同乗者B</p>

	<p>1及びB₃は、海中に飛び込んだ同乗者B₂を救助し、船長Bは、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、船長B及び同乗者B₁、B₂、B₃を救助し、その後転覆したB船をえい航して、B船の出航場所であるマリーナに入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船船首方の見通し状況、写真3 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、速力約15knで航行した際、船首が浮上し、操舵室内の椅子に腰を掛けた状態で、船首方の左右に約5°の死角を生じていた。</p> <p>船長Aは、航行海域を熟知していたので、大島漁港に近づくと、夜間を除き普段からレーダーを停止していた。</p> <p>船長Aは、衝突防止のため、船首を振ったりして死角を補う見張りを行い、また、最後までレーダーによる見張りを行っていればよかったと本事故後に思った。</p> <p>B船には、汽笛等の有効な音響信号設備がなかった。</p> <p>船長Bは、月約1回から5回の頻度で、知人等と事故発生場所付近で釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、漂流中であっても、周囲の見張りを徹底しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長B及び同乗者B₁、B₂、B₃は、救命胴衣を着用していた。</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大島南方沖を北東進中、船長Aが、船首浮上により船首方に死角が生じている状況下、長年航行し熟知していた海域だったので安心し、レーダーを停止して同じ針路及び速力で航行を続けたことから、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、大島南方沖で漂流中、船長Bが、釣りに集中していたことから、右舷船首方から接近するA船に気付くのが遅れ、キャビンに行き船外機を始動しようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大島南方沖において、A船が北東進中、B船が漂流中、船長Aが、船首浮上により船首方に死角が生じている状況下、長年航行し熟知していた海域だったので安心し、レーダーを停止して同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、釣りに集中していたため、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">・ 船長は、熟知している海域であっても安心せず、航行中に船首方に死角が生じる場合は、船首を左右に振ったり、レーダーを活用したりして死角を補う見張りを行うこと。・ 船長は、漂泊中でも航行中の船舶が自船に気付かず接近する可能性があるため、釣りに集中し過ぎることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。・ 船長は、汽笛や携帯式エアホーン等を準備しておき、接近する他船を認めた場合は音響信号等で注意を喚起すること。・ 漂泊時、接近する船舶を視認したときは、余裕のある時機に機関を使用して移動すること。・ 船舶所有者は、船首方の視界を確保するため、船首部の構造物等をできる限り撤去、移設等することが望ましい。また、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造等に際し、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。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

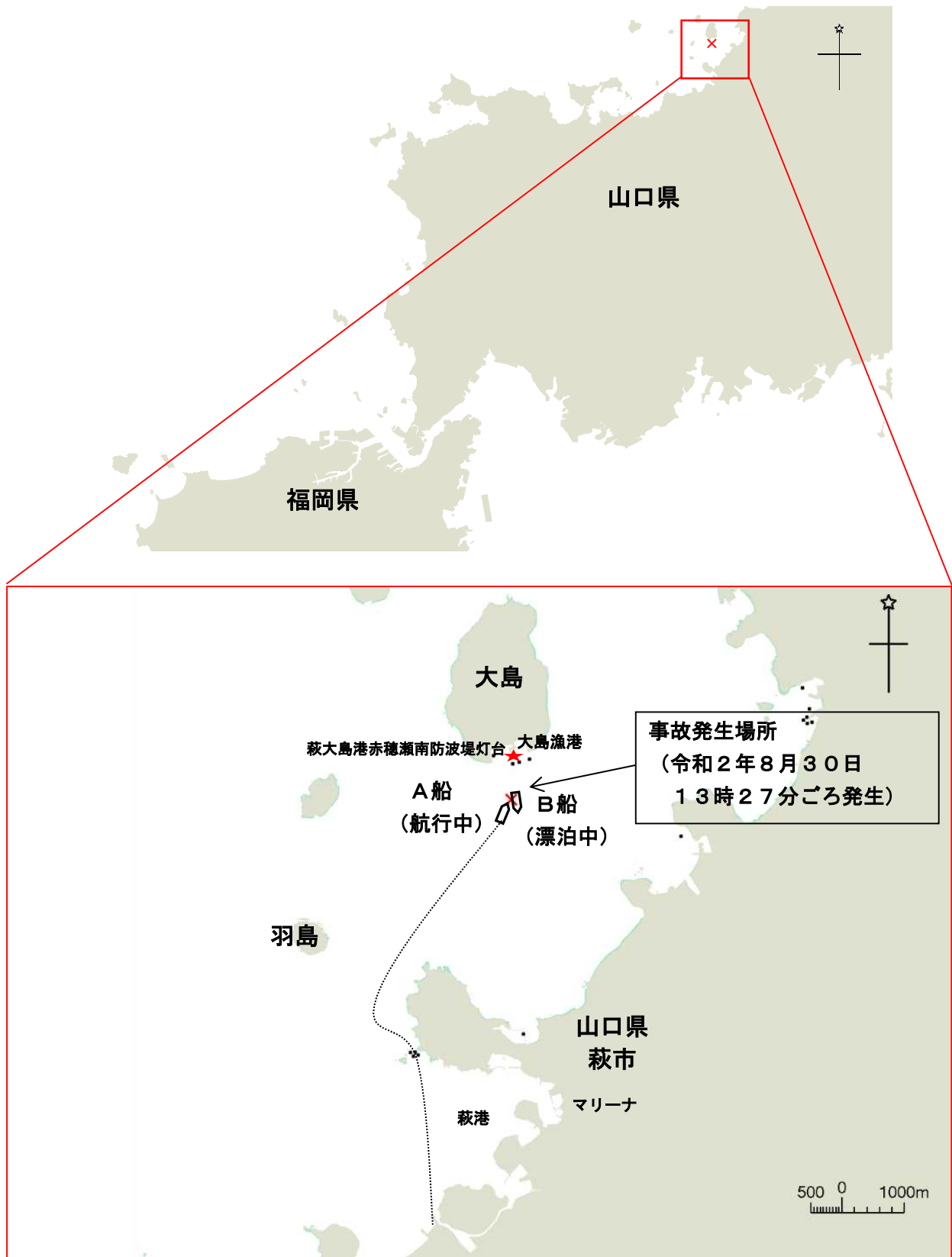


写真1 A船



写真2 A船船首方の見通し状況



写真3 B船

