

# 船舶事故調査報告書

令和3年3月17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15日 05時00分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市田ノ浦漁港南方沖 紀伊田ノ浦港沖防波堤A東灯台から真方位211°250m付近 （概位 北緯34°10.8 東経135°09.1）
事故の概要	漁船吹平丸は、西南西進中、また、プレジャーボート飛竜は、錨泊中、両船が衝突した。 飛竜は、船長が負傷し、右舷後部外板に破口を生じ、また、吹平丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月25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 吹平丸、4.6トン WK3-19950（漁船登録番号）個人所有 10.90m(Lr)×2.79m×1.10m、FRP ディーゼル機関、262.00kW、昭和62年3月27日 第252-14375号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 飛竜、5トン未満 252-13621和歌山、個人所有 4.18m(Lr)×1.49m×0.64m、FRP ガソリン機関、7.30kW、昭和61年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 61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9年4月16日 免許証交付日 平成29年3月13日 （令和4年4月15日まで有効） B 船長B 86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5月9日 免許証交付日 平成31年4月25日 （令和7年1月29日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷後部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：05時20分ごろ 常用薄明開始時刻：04時54分ごろ 航海薄明開始時刻：04時22分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、新たに購入したGPSプロッターに入力した釣り場の位置を確認する目的で、令和2年8月15日04時50分ごろ和歌山県和歌山市雑賀崎<sup>まがさき</sup>西方沖の釣り場(以下「本件釣り場」という。)に向け、和歌山市和歌浦漁港を出航した。</p> <p>船長Aは、操舵室内の椅子に腰を掛け、東方は明るくなり始めていたものの西方がまだ薄暗かったので法定灯火を表示し、GPSプロッターを作動させ、船首が浮上して船首方に死角が生じている状態で、舵輪、スロットルレバー及びクラッチレバーを操作し、04時56分ごろ手動操舵により右転を開始した。(写真1及び写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 船長Aの姿勢</p> </div> </div> <p>船長Aは、徐々に右転しながら和歌浦漁港南方沖で進行方向となる田ノ浦漁港南方沖を目視で確認したところ、他船を見掛けなかったので前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、04時57分ごろ右転を終えて本件釣り場に向けて約9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ)で西南西進を開始した。</p> <p>船長Aは、同じ速力で針路を一定に保って航行を続けていたところ、05時00分ごろ船体に衝撃を感じたので機関を中立運転として停船し、前方から「おーい」という声が聞こえたので操舵室から前部甲板に移動して船首方を確認したところ、A船の船首部がB船の右舷船尾部に乗り上がっているのを認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、両船の損傷状況を確認後、船長Bと共にB船の錨及び漁具を回収し、118番通報を行い、B船をえい航して和歌浦漁港に戻った後、119番通報を行い、救急車を要請した。</p>

B船は、船長Bが1人で乗り組み、周囲が次第に明るくなっていると感じたので白色全周灯を表示していない状態で、釣りの目的で04時50分ごろ田ノ浦漁港を出航し、04時55分ごろ田ノ浦漁港南方沖の釣り場に到着した。

B船は、船首を北西方に向けて機関を中立運転として船首部から錨を投入後、錨索を約25m伸出して錨泊し、船長Bが船尾部の舷縁に渡した板の上に腰を掛け、仕掛けを投入して手釣りを開始した。(写真3参照)

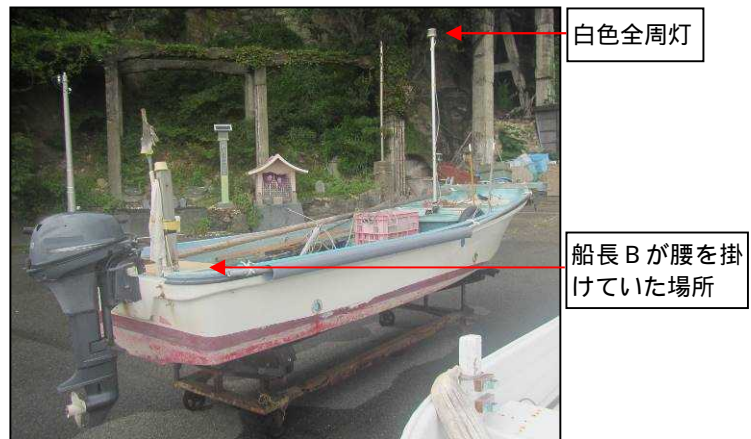


写真3 B船

船長Bは、右舷方を向き、時折周囲を見ながら釣りを行っていたところ、04時58分ごろB船の右舷方500m付近にB船に向けて直進するA船を認めた。

船長Bは、持参していた懐中電灯の灯光を照射すれば船長Aが気付いて避けてくれると思い、A船に向けて懐中電灯の灯光を照射しながら錨泊を続けた。

船長Bは、A船が同じ針路及び速力のままさらに接近したので、衝突の危険を感じ、立ち上がって大声をあげながら懐中電灯の灯光を照射したものの、A船が減速したり転針したりする様子がなかったので、衝撃に備えて座って左舷外板の舷縁をつかんだところ、A船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突した。

B船は、船長Bが船長Aと共に錨及び漁具を回収した後、A船に曳航されて和歌浦漁港に到着した。また、船長Bは、救急車により病院に運ばれ、胸部打撲と診断された。

(付図1 推定航行経路図 参照)

その他の事項

A船は、約9knの速力で航行すると船首が浮上して正船首から左右にそれぞれ約10°の範囲に死角が生じていた。

船長Aは、ふだん船首方の死角を補う目的で船首を左右に振って航行していたが、本事故当時、和歌浦漁港南方沖で進行方向となる田ノ浦漁港南方沖を目視で確認したところ、他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、針路を一定に保つ

	<p>て航行した。</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><b>分析</b></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 なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は田ノ浦漁港南方沖を船首浮上により船首方に死角が生じている状態で西南西進中、船長Aが、前路を目視で確認したところ、他船を見掛けず、航行の支障となる他船はいないものと思い、針路を一定に保って航行を続けたことから、前路で錨泊中の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 船は田ノ浦漁港南方沖で錨泊中、船長Bが、右舷方500m付近にB船に向けて直進するA船を認めた際、懐中電灯の灯光を照射すれば船長Aが気付いて避けてくれると思い、錨泊を続けていたことから、衝突を避けるための措置を採るのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、出航する際、周囲が明るくなっていると感じたことから、白色全周灯を表示していなくても他船がB船に気付いてくれると思い、白色全周灯を表示していなかったものと推定される。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、田ノ浦漁港南方沖において、A船が船首浮上により船首方に死角が生じている状態で西南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、針路を一定に保って航行を続け、船長Bが、B船に向けて直進するA船を認めた際、懐中電灯の灯光を照射すれば船長Aが気付いて避けてくれると思い、錨泊を続けていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、船首方に死角が生じている場合、死角の範囲内に他の船舶が存在している可能性があるため、時折、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・ 船長は、日没から日出までの間、法定灯火を表示すること。</li> <li>・ 船長は、錨泊中に接近する他船を認めた場合は、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

