

## 船舶事故調査報告書

令和3年6月9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5月5日 12時00分ごろ
発生場所	山口県下関市角島南西方沖 角島灯台から真方位205° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.6′ 東経130° 49.6′）
事故の概要	漁船開運丸は、西北西進中、また、プレジャーボートSTAR LINEは、漂泊中、両船が衝突した。 開運丸は、船首部に擦過傷を生じ、また、STAR LINE は、右舷中央部に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年5月15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。
<b>事実情報</b> 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 開運丸、14.89トン AM2-5635（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×3.71m×1.21m、FRP ディーゼル機関、610.00kW、昭和53年11月20日 第220-20524号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート STAR LINE、10トン 235-50247福岡、伸興テクノ株式会社 9.92m（Lr）×3.56m×2.16m、FRP ディーゼル機関2基、588.00kW（合計）、平成24年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 53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3年3月27日 免許証交付日 平成27年12月25日 （令和3年3月26日まで有効） B 船長B 70歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年7月9日 免許証交付日 平成29年6月12日 （令和4年7月8日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部に破口</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 3、視程 約2～3M 海象：波高 約1m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、いか釣り漁の目的で、令和2年5月5日11時25分ごろ下関市特牛港の岸壁を出発し、<small>かなめいわ</small>要岩灯浮標南西方を通過後、約9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西北西進した。</p> <p>A 船は、レーダー2台（それぞれ1Mレンジ、2Mレンジで、コースアップ表示）を作動し、船長Aが、操舵室で操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを使用し、自動操舵で操船に当たった。</p> <p>船長Aは、約2M船首方を先行している本船とほぼ同じ大きさのいか釣り漁船をレーダー及び目視で確認後、レーダーで見張りを行いながら航行を続けていたところ、12時00分ごろ衝撃音と振動を感じ、機関を後進運転として行き足を止めた。</p> <p>船長Aは、A船の船首部がB船の右舷中央部に突き刺さっていたので、後進でB船から離して、海中に飛び込んでいたB船の乗船者1人を救助し、更に、船長BからB船が船首部から沈みそうなので乗船者をA船に移乗させるように依頼され、A船右舷船尾部をB船右舷船尾部に横付けして、B船の乗船者全員を収容した。（写真1参照）</p> <div data-bbox="660 1122 1259 1384" data-label="Image"> </div> <p>写真1 救助作業中のA船（門司海上保安部提供）</p> <p>船長Aは、船長BからB船に負傷者がいないこと及び海上保安庁に通報したことを確認し、しばらくその場で待機した後、特牛港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人3人を乗せ、09時15分ごろ角島南西方沖の釣り場に向けて関門港のマリーナを出航した。</p> <p>B船は、11時15分ごろ釣り場に到着して機関を停止し、パラシュート型シーアンカーを船首部から投入して漂泊を開始した後、船首部に2人、船尾部に2人がそれぞれ左右舷を向いて釣りを始め、11時45分ごろ釣り場を少し移動して、船首が北北西を向いた状態で同様に漂泊した。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部で釣りを行っていたところ、右舷方約300mに、B船に向かって来るA船を視認したが、A船が漂泊中のB船を</p>

	<p>避けてくれると思い、下を向いたまま釣りに集中していた。</p> <p>船長Bは、右舷方約50mにそのままの状態に向かって来るA船を認めたので、釣りをやめて他の乗船者に注意喚起し、A船に手を振って合図したものの、右舷中央部にA船の船首が衝突した。(写真2参照)</p>  <p>写真2 船首部が沈んだ状態のB船 (門司海上保安部提供)</p> <p>船長Bは、本事故の発生を海上保安庁に通報した後、乗船者と共に、A船で特牛港に入港した。</p> <p>B船は、A船が離れた後、沈没した。 (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、ふだんA船の船首部の巻上機等の漁具により、操縦席に腰掛けた状態で右舷船首方約5～10°及び左舷船首方約15～20°に死角を生じるので、レーダーで映像を認めた際には、船首を振るか、立ち上がり、操縦席から移動するなどの船首方の死角を補う見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、要岩灯浮標南方を通過後、日頃から付近海域で特牛港の出入港船のほかにも他船を見かけず、また、レーダー画面上の船首方に小さな映像が2～3回映ったものの直ぐに消えたので、船首方に他船はいないと思い、死角を補う見張りを行わず、近距離用レーダーのレンジを1Mに広げた状態で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、船舶が多い場所では、近距離見張り用のレーダーのレンジを、0.25M又は0.5Mとして近距離の小型の船舶を見落とさないようにしていたが、本事故時、1Mにしていたので、本船に比べ小型で甲板上の構造物の少ない船舶が見え難い状態であったと思った。</p> <p>B船の乗船者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、B船に電子ホーンを操舵室に装備していたが、本事故時には、操舵室に移動して吹鳴する余裕がないと思い、使用しなかった。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、角島南西方沖において、船首部の巻上機等により死角が生じた状態で、約9.5knの速力で西北西進中、船長Aが、船首方に他船はいないと思い、同じ針路で航行を続けたことから、船首方で漂泊中のB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、要岩灯浮標南方を通過後、日頃から付近海域で特牛港の出入港船のほかにも他船を見かけず、また、1Mレンジにしていた近距離用レーダー画面上の船首方に一瞬小さな映像が2～3回映ったものの直ぐに消えたことから、船首方に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、A船とほぼ同じ大きさのいか釣り用の構造物のある漁船に比べて小型であり、甲板上の構造物が少ないことから、1Mレンジのレーダー画面上で映像が小さく、見え難い状態であったものと考えられる。</p> <p>B船は、角島南西方沖において、漂泊中、船長Bが、接近してくるA船を視認したものの、漂泊中のB船を避けてくれると思い、釣りに集中して漂泊を続けたことから、約50mに接近したA船を再度見て手を振って合図したが間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、角島南西方沖において、A船が、船首部の巻上機等により死角が生じた状態で、約9.5knの速力で西北西進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首方には他船がないと思い、同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、接近するA船を視認したもののB船を避けてくれると思い、釣りに集中して漂泊を続けたため、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>・航行時、船首部の構造物などにより死角を生じる船舶は、常時、死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・航行中、レーダーで小さな映像や一瞬の映像を認めた際は、表示された船舶の映像が、その構造や船体の大きさなどにより見え難い場合があることを考慮し、適切なレーダーレンジに変更して感度を調整するとともに、目視でもその映像付近を確認すること。</li> <li>・漂泊時、接近する船舶を視認したときは、同船舶が避けてくれるという先入観をもたず、余裕のある時機に、電子ホーンなどで注意喚起を行うとともに機関を使用して移動すること。</li> <li>・漂泊中に他船から発見されやすい状態になるように、レーダー反</li> </ul>

	射器の設置及び簡易AISの搭載などを行うことが望ましい。
--	------------------------------

付図1 事故発生経過概略図

