


船舶事故調査報告書

令和3年8月18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28日 07時05分ごろ
発生場所	島根県松江市大芦漁港北方沖 加賀港沖防波堤灯台から真方位283°740m付近 (概位 北緯35°34.2' 東経133°02.8')
事故の概要	漁船まつかげ丸は、北進中、また、プレジャーボート新丸は、南西進中、両船が衝突した。 新丸は、船長が死亡し、左舷船首部ブルワークに欠損等を生じ、また、まつかげ丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月4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 まつかげ丸、1.59トン SN3-21113（漁船登録番号）、個人所有 6.30m (Lr) × 1.77m × 0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）、36.70kW、昭和57年7月6日 第272-10756号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 新丸、0.3トン SN3-9440（漁船登録番号）、個人所有 4.32m (Lr) × 1.41m × 0.57m、FRP ガソリン機関（船外機）、7.30kW、昭和59年6月8日 第272-11885号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 67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59年10月31日 免許証交付日 令和元年10月1日 (令和6年10月30日まで有効) B 船長B 80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7年4月14日 免許証交付日 令和元年10月1日 (令和7年4月13日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部ブルワークに欠損を伴う擦過傷、左舷中央部竹材に折損、船外機上部船首側に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 太陽の高度及び方位：高度 23.2°、方位 079.4° 日出時刻：04時55分
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、一本釣りの目的で、令和2年5月28日07時00分ごろ松江市^{くけどほな}潜戸鼻西方沖に向け大芦漁港を出港した。</p> <p>船長Aは、操縦区画に置いた椅子に腰を掛けて操船に当たり、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により北進した。</p> <p>船長Aは、操縦区画の前面に波しぶきよけ用に取り付けた透明なアクリル板（高さ約51cm、幅約49cm、奥行き約16cm、以下「本件アクリル板」という。）に露が付着した状態で右舷方からの太陽光が当たり、前路が見えにくかったので、体を左に傾けて本件アクリル板の左舷側から見張りをを行いながら操船を続けた。（写真1、図1参照）</p>
	
	写真1 本件アクリル板の状況

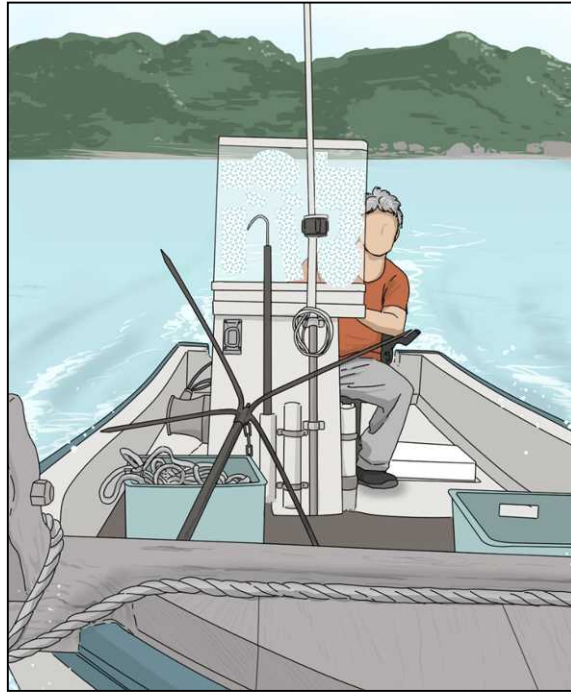


図1 船長Aの操船状況（イメージ）

船長Aは、07時05分ごろ衝撃を感じ、船尾方を見て初めてB船を乗り越えたことに気付いて左転し、停止していたB船に近づいたところ、同船の左舷船首部ブルワーク、左舷中央部竹材及び船尾部船外機上部船首側が損傷して、船長Bが右舷船尾部付近で足を船首方に向けて仰向けに倒れているのを認めた。（写真2参照）

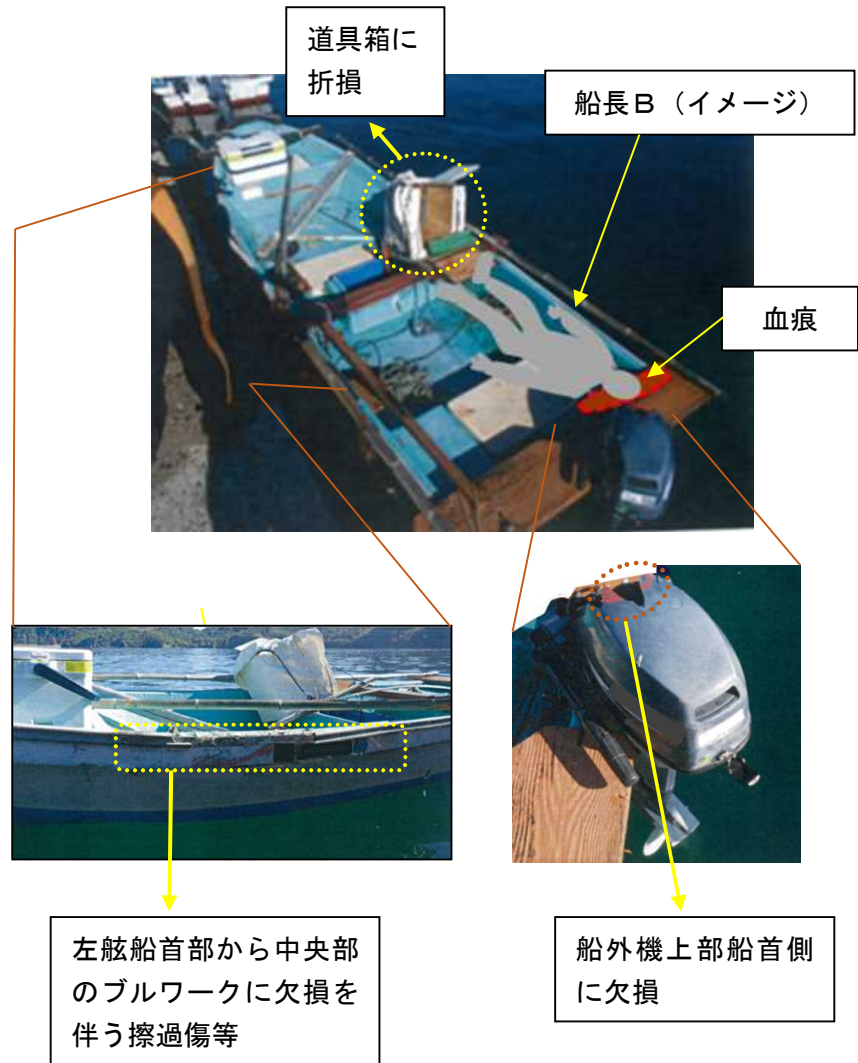


写真2 B船の本事故後の状況

船長Aは、B船に横付けして船長Bに声掛けをしたものの反応がなかったため、気が動転しながらも、B船と衝突した旨を110番通報するとともに警察に救急車の救援を依頼した。

A船は、B船を左舷側に横抱きにして松江市加賀漁港に入港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りをを行う目的で06時30分ごろ松江市加賀漁港を出港し、大芦漁港北方沖を航行中、A船と衝突した。

船長Bは、B船に乗船した状態でA船にえい航されて加賀漁港に入港し、到着した救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、死因は外傷性脳出血による出血性ショックと検案された。

(付図1 事故発生経過概略図)

その他の事項

船長Aは、月2回程度操業の目的で潜戸鼻西方の漁場に向かう際、ふだんから、松江市栗島正横付近で右舷方を見て加賀漁港からの出港船等を確認しており、本事故時も加賀漁港からの出港船等が見当たら

なかったので右舷方に他船はいないと思っていた。

船長Aは、出港前に本件アクリル板に付いた露が多いときは布で拭いていたが、本事故当時は露を拭かなくても前が見える程度だったので、露を拭き取っていなかった。

船長Aは、立って操船することもあり、本事故後、立って操船すれば良かったと思った。

船長Aは、本事故当時、操舵区画の椅子に腰を掛けて体を左に傾けて本件アクリル板（床面から上端までの高さが約136cm）左舷側後端の約30cm船尾方の位置から見張りをを行いながら、アクセルレバーと舵輪を握って操船していたので、正船首の右約10°から右約60°までが本件アクリル板により見えにくい状態だった。

船長Aは、本事故後、A船の船首部外板及び左舷船首部外板に擦過傷が確認されたので、B船の左舷船首方から乗り揚げるように衝突したと思った。（写真3参照）



写真3 A船の損傷状況

船長Bは、本事故当時、数箇月ぶりの出港であった。

B船は、本事故後、船外機のクラッチが前進の位置であったことが確認された。

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

船体・機関等の関与

A なし、B 不明

気象・海象等の関与

A なし、B なし

判明した事項の解析

A船は、大芦漁港北方沖を北進中、本件アクリル板越しに前路が見えにくい状況下、船長Aが、右舷方に他船はいないと思い、本件アクリル板の船尾方にある椅子に腰を掛け、体を左に傾けて本件アクリル板の左舷船尾側から見張りをを行いながら航行を続けたことから、右舷船首方の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>船長Aは、ふだんと同じく栗島正横付近で右舷方を見て、加賀漁港からの出港船等が見当たらなかったことから、右舷方に他船はいないと思い、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>A船は、本件アクリル板に露が付着した状態で右舷方から太陽光が当たっていたことから、船尾方から本件アクリル板越しに前路が見えにくい状況であったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件アクリル板の左側後端から約30cm船尾方の位置から見張りを行っていたことから、正船首の右約10°から右約60°までが本件アクリル板により見えにくい状態であったと考えられる。</p> <p>B船は、大芦漁港北方沖を航行中、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故後、左舷船首部ブルワーク、左舷中央部竹材及び船尾部船外機上部船首側に損傷があり、船外機のクラッチが前進の位置であったことから、南西進中に、A船が左舷船首方から乗り揚げるように船尾方に衝突した可能性が考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが本事故で死亡し、また、目撃者がいないことから、本事故当時の船長Bの見張り及び操船の状況について明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、外傷性脳出血による出血性ショックであった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大芦漁港北方沖において、A船が北進中、B船が南西進中、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、椅子に腰掛けた状態で操船中、周囲の構造物により視界が制限される状況が生じた際には、立つなどして、その場所を補う見張りを行うこと。 ・ 船長は、出港前準備として操舵区画前面の防風波板の清掃を行い、視野を確保すること。

付図1 事故発生経過概略図

