

船舶事故調査報告書

令和3年11月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年12月6日 14時30分ごろ
発生場所	大分県大分市佐賀関港北北西方沖 佐賀関港西防波堤灯台から真方位340° 2.4海里付近 (概位 北緯33° 17.4′ 東経131° 50.9′)
事故の概要	遊漁船べっぷ丸は、西進中、また、プレジャーボートうみたかは、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年12月8日、主管調査官（門司事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 遊漁船 べっぷ丸、7.3トン OT2-5587（漁船登録番号）、個人所有 第292-42841号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート うみたか、5トン未満（長さ5.22m） 294-14053大分、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型
負傷者	A なし B 軽傷 2人（同乗者）
損傷	A 右舷船首部外板に亀裂 B 右舷船尾部に剝離
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m 潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A 船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、釣り客10人を乗せ、遊漁を終え、約20ノットの対地速力で、船長Aが操舵室で手動操舵として操船に当たり、操舵室窓に波しぶきがかかり、左舷前方からの太陽光が眩しい状態で西進中、右舷船首部がB船と衝突した。 船長Aは、レーダー映像に船舶の映像が映っていなかったため、航行の支障となる船舶はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けていた。 A船は、ワイパーが設置されていたが、窓枠近くにワイパーがかからない部分が存在していた。 船長Aは、B船が舷高の低い小型船で波に紛れてレーダー映像に映らず、操舵室窓に波しぶきがかかる状態だったので、操舵室窓に波しぶきがかからないように速力を落として注意深く航行すれば良かったと本事故後に思った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」とい

	<p>う。) 2人を乗せ、釣りをしながら漂泊中、船長Bが、B船に向かって航行するA船を認め、A船の船首がB船の船尾方を向いたように見えたので、航行するA船がB船を避けてくれると思い、釣りを続けたところ、更に向かってきたので衝突の危険を感じ、大声で叫び、機関を前進に入れたものの、右舷船尾部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、西進中、操舵室窓に波しぶきがかかり、左舷前方からの太陽光で前方が見えにくい状況下、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶がないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー映像に船舶の映像が映っていなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、釣りを行っていたところ、接近するA船を認め、航行するA船がB船を避けてくれると思い、漂泊を続けたことから、大声で叫び、機関を前進に入れたものの、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、A船が波しぶきと太陽光により前方が見えにくい状況で西進中、B船が漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶がないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、航行するA船がB船を避けてくれると思い、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>・ 小型船舶の船長は、前路に他船がないと思わず、波しぶきがかかり、太陽光で前方が見えにくい状況の場合、速力を落とすなどして、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、漂泊中、接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思い込まず、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>