

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3年1月20日 09時15分ごろ
発生場所	大分県大分市 ^{まきまき} 関埼東方沖 関埼灯台から真方位103°1,120m付近 (概位 北緯33°15.9′ 東経131°54.8′)
事故の概要	漁船 ^{まつえい} 松栄丸は、南南西進中、また、プレジャーボート ^{キリン} KIRINは、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年1月22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 漁船 松栄丸、2.2トン OT3-48082（漁船登録番号）、個人所有 B プレジャーボート KIRIN、1.3トン 294-19199大分、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷船首部外板に破口及び亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、漁場を出発して大分市佐賀関漁港（以下「本件漁港」という。）に帰航する目的で、約8ノットの対地速力により南南西進した。 船長Aは、右舷船首方に南東進するタグボートを認め、後部甲板で舵柄を握り、タグボートの動静を見ながら、舵柄を右側に動かしてその船尾方を通過した。 船長Aは、舵柄を左側に動かして元の針路に戻し、舵柄を握ったまま航行していたところ、船首部に衝撃を感じ、周囲を見回してB船と衝突したことを知った。 A船は、後部甲板で舵柄の操作を行った場合、操舵室により船首方から左舷船首方にかけて死角が生じる状態であった。 船長Aは、ふだん、舵柄の操作を行う場合に生じる死角に対し、舵柄から手を離して台の上に立つか、身体を左右に動かすかして船首方の死角を解消していたが、本事故当時、前路にタグボート以外の船舶を認めなかったため、タグボートを通過した後、前路に他船はいないと思い、身体を左右に動かしていなかった。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人2人を乗せ、船首を南東方に向けて釣りをを行いながら漂泊中、船長Bが、A船を左舷方に認めた が、漁船は通常、B船が釣りをしていた海域の沖を航行して本件漁港に入航していたので、今回もA船が沖を航行して本件漁港に入航すると判断し、A船から目を離して釣りをを行いながら漂泊を続けた。</p> <p>右舷船尾側で釣りをしていた船長Bは、前部甲板で根掛かりを外す作業を行っていた知人2人が気になり、前方を見たところ、左舷船首方至近となったA船に気付いたものの、どうすることもできず、B船の左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、南南西進中、船長Aが、後部甲板で舵柄の操作を行い、操舵室により船首方に死角が生じた状態で航行を続けたことから、船首方の死角に入っていた漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、A船を認めた際、通常、漁船が沖を航行して本件漁港に入航しており、A船も沖を航行して本件漁港に入航すると判断し、漂泊を続けたことから、A船が接近していることに至近となるまで気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、後部甲板で舵柄の操作を行い、操舵室によって船首方に死角が生じた状態で航行を続け、また、船長Bが、A船を認めた際、沖を航行して本件漁港に入航すると判断し、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>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"> ・ 小型船舶の船長は、船首方に死角が生じる場合、船首又は身体を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、漂泊中、接近してくる他船を認めた場合、継続して同船の動向を監視し、必要があれば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。