

船舶事故調査報告書

令和3年6月23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9月19日 06時45分ごろ
発生場所	徳島県鳴門市撫養港 中瀬灯標から真方位305° 900m付近 (概位 北緯34° 11.2' 東経134° 37.1')
事故の概要	旅客船さざなみは、南西進中、漁船睦美丸は、発進した直後、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年9月29日、主管調査官（神戸事務所）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 旅客船 さざなみ、6.6トン 280-33921 徳島、徳島県鳴門市 B 漁船 睦美丸、1.3トン TO3-22202（漁船登録番号）、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、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部のスタンションに曲損等 B 船首部に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 太陽の高度及び方位：高度 11.1°、方位 095.9°
事故の経過	A 船は、船長A及び乗組員1人が乗り組み、鳴門市岡崎渡船場に向けて南西進中、船長Aが、右舷船首方に船首を南東方に向けたB船を認め、B船の動静を確認する目的で減速後、機関を中立として惰力で進行した。 A 船は、船長Aが、B船が漂流中であり、動かないと思い、機関を前進として航行を続けたところ、B船が前進を始め、慌てて減速して機関を全速力後進としたものの、右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、漁場に向けて出航したのち、船長Bが、釣りの開始まで時間に余裕があったので、窓ガラスを拭くこととし、機関を中立として一旦漂流した。 B 船は、左舷船首方が太陽光で眩しく、見えにくい中、船長Bが、2～3分で窓ガラスを拭き終え、発進する際、前路に支障となる他船はいないと思い、機関を前進にかけ、発進した直後、左舷方から接近するA船を至近に認め、左舵を取ったものの、船首部とA船の右舷中

	<p>中央部とが衝突した。</p>
分析	<p>A船は、船長Aが、B船の動静確認のため機関を中立として惰力で南西進中、B船が漂流中で動かないと思い、接近したことから、B船が前進を始めたときに機関を全速力後進としたもの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷船首方が太陽光の影響により見にくい状況下、前路に支障となる他船はいないと思い漂流から発進したことから、左舷方から接近するA船を至近に認めて、左舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が機関を中立として惰力で南西進中、B船が漂流から発進する際、船長Aが、B船が漂流中で動かないと思い、接近し、また、船長Bが、前路に支障となる他船はいないと思い発進したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 漂流している他船の近くを通過する場合、距離を十分に保って通過すること。 ・ 船長は、他の船舶の操船に疑問がある場合、注意喚起信号若しくは状況に応じて警告信号を吹鳴すること。 ・ 太陽光により眩しい場合、サングラスを着用するなどして適切な見張りを行うこと。