

船舶事故調査報告書

令和4年9月21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4年6月9日 10時56分ごろ
発生場所	沖縄県石垣市石垣島名蔵湾西方沖 琉球観音埼灯台から真方位319° 2.72海里（M）付近 （概位 北緯24° 24.0′ 東経124° 04.7′）
事故の概要	漁船第二政勝丸 ^{せいしやう} は、南南東進中、また、遊漁船優妃 ^{ゆうき} は、船首を南南東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 優妃は、船長が負傷し、左舷船尾部外板に亀裂を生じ、また、第二政勝丸は、右舷船首部スタビライザーに脱落を生じた。
事故調査の経過	令和4年6月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 第二政勝丸、2.46トン ON3-70763（漁船登録番号）、個人所有 9.60m（Lr）×1.75m×0.67m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、昭和53年9月13日 第296-4687号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 優妃、1.9トン 243-15737沖縄、個人所有 9.18m（Lr）×2.19m×0.81m、FRP ディーゼル機関、110.30kW、昭和60年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 74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 昭和49年9月30日 免許証交付日 令和3年11月29日 （令和8年12月18日まで有効） B 船長B 37歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成23年6月6日 免許証交付日 平成30年3月14日 （令和5年4月1日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部スタビライザーに脱落 B 左舷船尾部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北北西流約0.7～0.8ノット（kn）
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、外国漁船の操業状況の監視業務を行う目的で、令和4年6月9日04時ごろ石垣市登野城漁港を出航し、07時30分ごろから八重山列島北方沖約25～50Mの海域で監視業務を行った後、08時30分ごろ登野城漁港に向けて同海域を出発した。</p> <p>船長Aは、操舵室後方の操縦席に腰を掛けたり、同席から立ち上がった様子で目視による見張りをしながら操船に当たり、約11knの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南進し、10時41分ごろ屋良部埼北西方沖1M付近で、石垣港中央灯浮標及び石垣港第1号灯浮標の間に向く針路となるよう左方に針路を転じた。（写真1及び写真2参照）</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 船長Aの操縦姿勢(再現)</p> </div> </div>
	<p>船長Aは、転針した際、船首方を確認したものの他船を認めず、船首方に他船がないものと思って航行を続けていたところ、10時48分ごろ左舷船首方2.2M付近に巡視船（以下「C船という。」）が船首を南南東方に向けた状態で漂泊しているのを認めた。</p> <p>船長Aは、ふだん名蔵湾で漂泊している船舶が、南西進して名蔵湾を出た後に左転して石垣港に向かうことが多かったため、C船が航行し始めて、A船の前路を横切るかもしれないと思い、C船の動静監視を行いながら南南東進を続けた。</p> <p>船長Aは、左舷船首方のC船の動静監視に集中しながら同じ針路及び速力で航行を続け、ふと船首方を見たところ、船首至近にB船が船首を南南東方に向けた状態で漂泊しているのを認め、機関を中立と</p>

し、左舵を取ったものの、A船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、B船の負傷者の有無、船体の損傷状況及び自力航行が可能であることを確認し、連絡先を交換後、登野城漁港に帰港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、08時15分ごろ石垣市石垣漁港を出発し、大崎南南西方沖1,300m付近で餌となる魚を釣った後、10時00分ごろ大崎南南西沖1.1M付近の水深約50～60mの釣り場に到着し、機関を停止し、船首からパラシュート型シーアンカーを投入して船首を南南東方に向け、漂泊して遊漁を開始した。

船長Bは、漂泊を開始した際、周囲を確認したものの他船を認めず、ふだんこの釣り場で遊漁を行う際、他船はもっと西方沖を航行していたので、B船に接近する他船はいないと思い、後部甲板で釣り客の様子を確認しながら、潮流により水深60mより深い場所に流されると、機関を始動して潮上りを繰り返した。

船長Bは、10時55分ごろ潮上りを行うこととし、釣り客に一旦仕掛けを揚収するよう伝え、釣り客の様子を見ていたところ、右舷船尾部にいた釣り客の仕掛けが絡まっていたので、右舷船尾部の甲板上で仕掛けを解く作業を始めた。(写真3、写真4参照)



写真3 B船



写真4 船長Bの作業姿勢(再現)

船長Bは、体を右舷方に向けてしゃがんだ姿勢で、下方を向いて仕掛けを解く作業を続け、ふと船尾方を見たところ、船尾方50～60m付近にB船に向かって直進してくるA船を認め、衝突の危険を感じて両手を振って大声で叫んだ後、釣り客に飛び込むよう伝え、付近にいた釣り客1人と共に右舷方の海中に飛び込んだ後、A船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Bは、自力でB船に這い上がった後、海面に浮上した釣り客1人を船上に引き上げ、その他の釣り客の負傷の有無、船体の損傷状況及び自力航行が可能であることを確認した後、118番通報を行い、石垣漁港に帰港した。

船長Bは、B船に這い上がった際、左足の大腿部を船体に擦って挫

創を負った。
 (付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項
 A船の操縦席は、風防の前方に高さ約110cm幅約15cmのマストがあるものの、マストによる死角は体を動かして補うことができ、全周に渡って見張りの支障となる死角はなかった。(写真5、写真6参照)

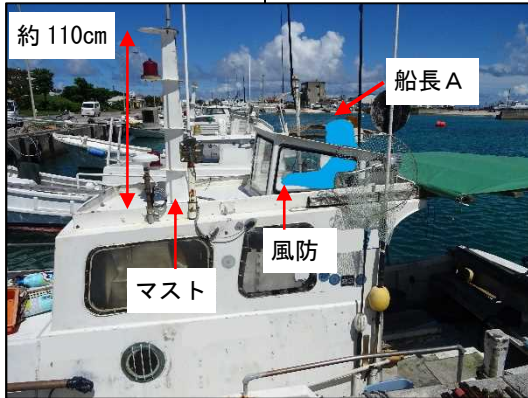


写真5 マスト及び風防

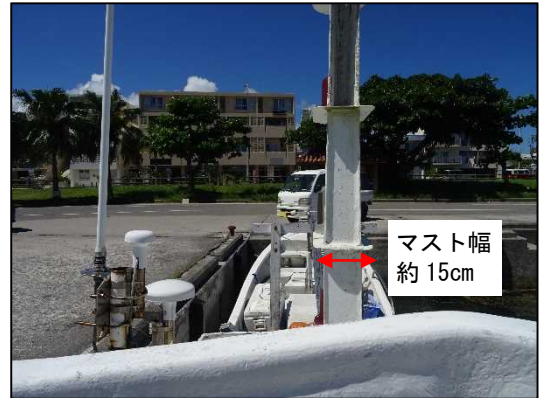


写真6 操縦席からの見通し状況

A船は、操舵室にGPSプロッター及び魚群探知機が備えられていたものの、レーダーがなかった。

B船は、左舷船尾部にトイレが設置されており、船長Bが仕掛けを解いていた場所から正船尾方を向いた場合、左舷船尾方に約30°の死角が生じるものの、本事故当時、A船が接近してきた正船尾方に死角がなかった。(図1、写真7参照)

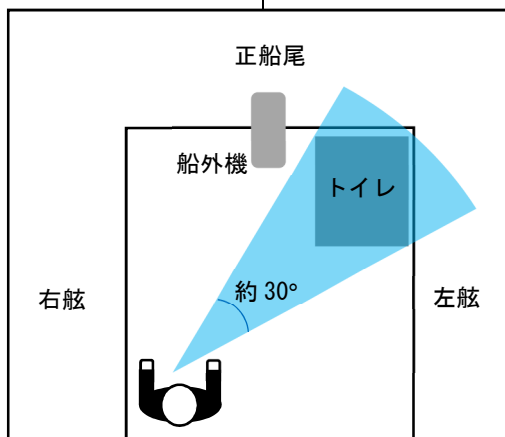


図1 B船の左舷船尾方の死角



写真7 正船尾方の見通し状況

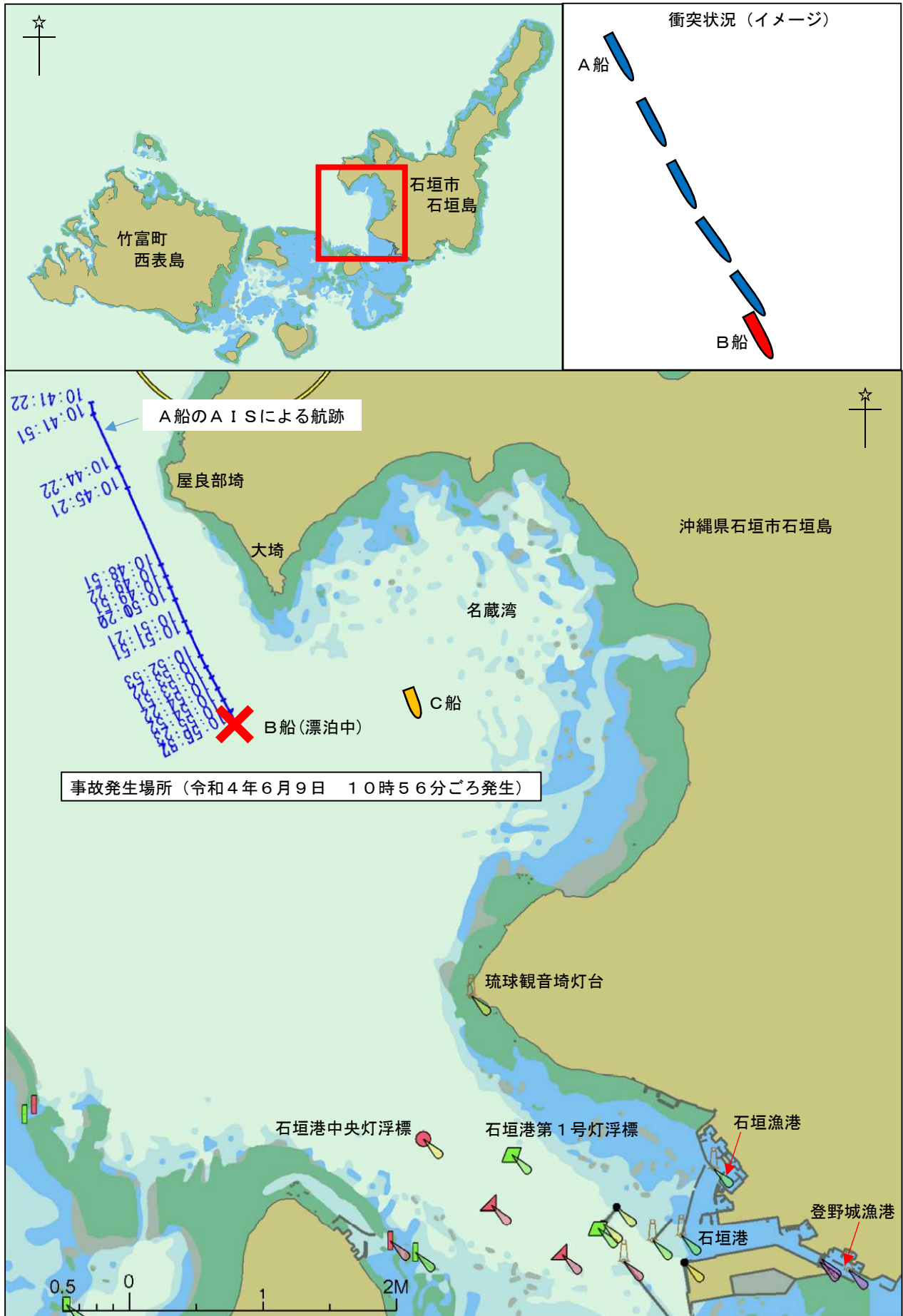
B船には、汽笛がなく、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる他の手段も備えていなかった。

船長B及びB船の釣り客全員は、自動膨張式の腰巻き型救命胴衣を着用しており、海中に飛び込んだ船長B及び釣り客1人の救命胴衣は適切に膨張し、海面に浮上した。

<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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、名蔵湾西方沖を南南東進中、船長Aが、左舷船首方で漂泊中のC船が航行し始めて、A船の前路を横切るかもしれないと思い、C船の動静監視に集中して同じ針路及び速力で航行を続けたことから、船首方で漂泊しているB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船を認めた際、ふだん名蔵湾で漂泊している船舶が、南西進して名蔵湾を出た後に左転して石垣港に向かうことが多かったことから、C船が航行し始めてA船の前路を横切るかもしれないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、名蔵湾西方沖で船首を南南東方に向けて漂泊中、船長Bが、B船に接近する他船はいないと思い、右舷船尾部の甲板上で、体を右舷方に向けてしゃがんだ姿勢で下方を向いて仕掛けを解く作業を行いながら漂泊を続けていたことから、船尾方から接近してくるA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、漂泊を開始した際、周囲を確認したものの他船を認めず、ふだんこの釣り場で遊漁を行う際、他船はもっと西方沖を航行していたことから、B船に接近する他船はいないと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、名蔵湾西方沖において、A船が南南東進中、B船が船首を南南東方に向けて漂泊中、船長Aが、左舷船首方で漂泊中のC船がA船の前路を横切るかもしれないと思い、C船の動静監視に集中して同じ針路及び速力で航行を続けたため、船首方で漂泊しているB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、B船に接近する他船はいないと思い、仕掛けを解く作業を行いながら漂泊を続けていたため、船尾方から接近するA船に気付くのが遅れ、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、転針時に転針方向を確認することは基本であるが、他船を見落としている可能性があるため、転針方向に他船がないと思わず、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、他船の動静監視等の目的で特定の方向のみを重点的に見張ることなく、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・ 漂泊している船舶の船長は、漂泊を開始した時点で周囲に他船がいなくても、また、ふだん自船に接近してくる他船がない海域であっても、全周にわたって常時適切な見張りを行って接近する

	<p>他船の早期発見に努めるとともに、見張りの妨げとなる作業を行わないこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 汽笛等を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる他の手段を備えておくことが望ましい。
--	---

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
10:41:22	24-26-23.9	124-03-32.7	172.4	11.5
10:41:51	24-26-18.9	124-03-33.7	155.3	10.4
10:44:22	24-25-54.9	124-03-45.8	154.3	10.3
10:45:21	24-25-45.3	124-03-50.7	156.4	10.5
10:48:51	24-25-10.9	124-04-07.3	159.2	11.0
10:49:22	24-25-05.7	124-04-09.6	157.5	11.1
10:49:51	24-25-00.8	124-04-11.8	157.3	10.8
10:50:22	24-24-55.3	124-04-14.3	156.0	10.9
10:51:21	24-24-45.4	124-04-18.8	157.0	11.3
10:51:51	24-24-40.4	124-04-21.2	156.8	11.1
10:52:53	24-24-30.0	124-04-26.8	152.7	10.9
10:53:22	24-24-25.2	124-04-29.5	152.5	11.3
10:53:51	24-24-20.3	124-04-32.3	152.3	11.5
10:54:22	24-24-15.1	124-04-35.3	152.3	11.1
10:54:52	24-24-10.1	124-04-38.2	151.8	11.5
10:55:23	24-24-04.9	124-04-41.2	152.6	11.3
10:55:52	24-24-00.0	124-04-44.0	152.1	11.7
10:57:21	24-23-50.5	124-04-49.4	314.1	1.8
10:57:52	24-23-50.8	124-04-48.8	298.1	1.0

※ 船位となるGPSアンテナの位置情報及び船首方位は、入力されていなかった。また、対地針路は真方位である。