

## 船舶事故調査報告書

令和4年8月31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3年8月28日 07時15分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市江崎西方沖 江崎灯台から真方位272° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 36.5′ 東経134° 54.4′）
事故の概要	遊漁船海 <sup>うみぐた</sup> 豚は、南東進中、また、プレジャーボートきよ丸は、船首を北東方に向けた状態で漂泊中、両船が衝突した。 きよ丸は、船長及び同乗者1人が負傷し、船首部に破口を生じて沈没し、また、海豚は、船底部の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 遊漁船 海豚、6.2トン 293-39667兵庫、株式会社オオムラーフ 12.98m（Lr）×2.72m×0.84m、FRP ディーゼル機関、368.00kW、平成24年8月 B プレジャーボート きよ丸、5トン未満（長さ5.76m） 260-41423兵庫、個人所有 5.76m（Lr）×1.98m×0.92m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.10kW、平成12年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 52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25年12月2日 免許証交付日 平成30年3月23日 （令和5年12月1日まで有効） B 船長B 46歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年2月22日 免許証交付日 平成30年2月22日 （令和5年2月21日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）、軽傷 1人（同乗者B）

<p>損傷</p>	<p>A 船底部に擦過傷、プロペラ翼に曲損 B 船首部に破口、沈没（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮期、潮流 南東</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、釣り客12人を乗せ、令和3年8月28日06時00分ごろ兵庫県明石市二見漁港を出港し、同漁港南方沖で最初の遊漁を行った後、07時10分ごろ淡路市富島港北東沖の遊漁ポイント（以下「本件目的地」という。）への移動を開始した。</p> <p>船長Aは、0.5Mレンジに設定したレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、操舵室右舷側の座席に腰を掛け、背筋を伸ばした姿勢で、手動操舵で操船に当たり、時々GPSプロッターに目線を落としながら、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本件目的地へ向けて南東進した。</p> <p>船長Aは、船首浮上と釣り客5人が船首部に座り歓談していたことで、正船首方に死角が生じていたが、海上が平穏で視界も良く、船首方の左右遠方に数隻の船（以下「他船」という。）を認めたものの、週末の早朝としては船が少ないことから、正船首方に船はいないと思い、他船の間を通ることにした。</p> <p>船長Aは、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、07時15分ごろ、突然衝撃を感じ、B船のオーニングが、A船の右舷側に流れて行くのを見て、B船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、A船がB船を乗り越えたのち、A船を反転させ、海上の船長B及び同乗者1人（以下「同乗者B」という。）を救助し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、船長B及び同乗者Bを明石港に移送した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、釣りの目的で、06時30分ごろ明石市藤江漁港を出港し、07時05分ごろ、藤江漁港南西沖の釣り場に到着して、船外機を中立状態とし、船首を北東方に向けた状態で漂泊を始め、釣りを開始した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、左舷船尾部に移動し、同乗者Bは、船外機左横の物入れに腰を掛けて釣りを始め、船長Bは、同乗者Bの船首側に立って釣りの様子や周囲の船を見るなどしていた。</p> <p>船長Bは、07時10分ごろ、B船の左舷方に右舷側を見せて航行中のA船を認め、B船の船尾方を通過して行くように見えたので、南東方からB船に向かって来ていた別の船（以下「第三船」という。）に注目していた。</p> <p>船長Bは、第三船がB船の付近で停止したのを確認したのち、A船がB船の左舷方に向かって来ているのを認め、B船を前進させてA船を避けようとしたが間に合わず、A船の船首部に人影を認めたので、</p>

	<p>手を振り大声を上げたものの、A船の船首部が、B船の左舷船首部に衝突したのち、B船の船体を乗り越えた。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で海に投げ出され、同乗者Bは、船長Bの指示で、左舷船尾部から海に飛び込んだ。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、A船に救助され、明石市明石港に移送された後、来援した救急車で病院に搬送されて、船長Bが右前十字靭帯損傷、右膝外側側副靭帯損傷及び右大腿四頭筋筋挫傷、同乗者Bが打撲傷とそれぞれ診断された。</p> <p>B船は、左舷船首部から右舷船首部にかけて破口を生じ、その後、沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船(全体)、写真2 A船(船首方死角)、写真3 B船(同型船) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船が20kn以下で航行すると、船首浮上により左右約25°の範囲で死角が生じ、20knを超えて航行すると、死角が生じなくなることを把握していた。</p> <p>船長Aは、船首死角が生じた場合、船首を左右に振るなどして、死角を補う操船を行っていたが、事故当時は、周囲の船舶も少なかったので行わなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん、船首部に釣り客が座っていた場合、操船の妨げとなるので、船首部から離れてもらうようにしていたが、車座で話していたこともあり、船首部から離れるよう促さなかった。</p> <p>船首部に座っていた釣り客は、船長Bが衝突を避けるよう出した声を衝突直前に聞いたが、船長Aには聞こえなかった。</p> <p>船長Aは、海面反射により小型船舶が映りにくいと考えていたので装備していたレーダーを見ておらず、本事故後、海面反射の影響を受けにくいレーダーに交換した。</p> <p>船長Aは、釣り客に船首部から移動するよう促すなど、船首死角を補う操船を行うべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船の周囲に船が集まっていたこと、及びA船の速力が速かったので、衝突回避の行動に移る時間的余裕がなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長A、乗組員2人、釣り客12人、船長B及び同乗者Bは、本事故当時、いずれも救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、江崎西方沖を南東進中、船首浮上及び釣り客が船首部に座っていたことにより正船首方に死角が生じている状況下、船長Aが、正船首方に船はいないと思い航行を続けたことから、前路近くで</p>

	<p>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、正船首方のB船及び第三船が船首浮上により生じた死角の中に入り、船首方の左右遠方以外に船を認めなかったことから、前路近くに船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、車座で話していた釣り客に対して、後部甲板に移動するよう促さなかったことから、船首死角を補う操船を行えなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、海面反射によりレーダーに小型船舶が映りにくいと考えていたことから、レーダーによる監視を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、江崎西方沖で漂泊中、船長Bが、A船を認めた際、船尾側を通過して行くように見え、B船に向かって来ることはないと思い、そのまま漂泊を続けながらB船に向かって来ていた第三船に注目していたことから、A船がB船の間近に向かって来ているのを認めたものの、どうすることもできず、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、江崎北西方沖において、A船が南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首浮上及び釣り客が船首部に座っていたことにより正船首方に死角が生じている状況下、船長Aが、前路近くに船はいないと思い航行を続け、また、船長Bが、接近してくるA船を認めた際、船尾側を通過して行くように見え、B船に向かって来ることはないと思い、そのまま漂泊を続けながらB船に向かって来ていた第三船に注目していたため、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>・ 正船首方に死角が生じている場合、船首を左右に振ったり、レーダーを活用したりして死角を補う操船を適切に行うこと。</li> <li>・ 遊漁船の船長は、操船の妨げとなるので、釣り客に後部甲板に移動するよう促すこと。</li> <li>・ 漂泊中の小型船の船長は、周囲に通航船を認めた場合、確実に通過していくまで、継続的に見張りを行うとともに、通航船が自船に気付いていない可能性を考慮して船体を移動させるなど、早期に衝突を避けるための措置をためらわずに採ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

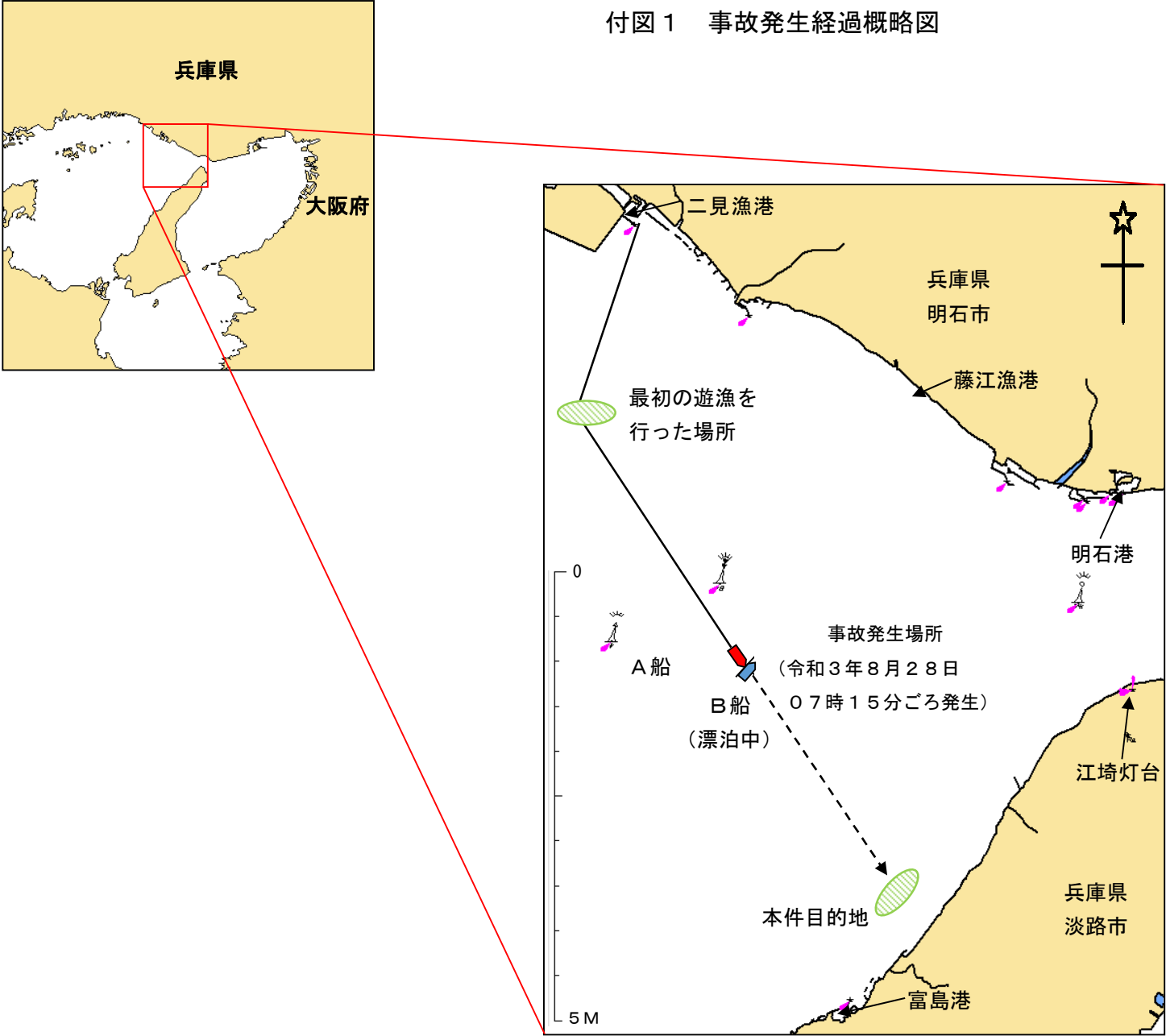


写真1 A船（全体）



写真2 A船（船首方死角）



写真3 B船（同型船）

