

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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4年3月9日 05時40分ごろ
発生場所	大阪府岬町深日港西北西方沖 深日港西防波堤灯台から真方位290° 3.0海里付近 (概位 北緯34° 20.2′ 東経135° 05.1′)
事故の概要	プレジャーボートHANT V は、南西進中、また、漁船八千代丸は、えい網しながら北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年3月16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 プレジャーボート HANT V、5.5トン 250-60399大阪、マリン大阪株式会社 B 漁船 八千代丸、4.98トン OS3-3593（漁船登録番号）、個人所有 第252-18757号（船舶検査済票の番号）
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 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷 B 左舷側やり出しに曲損及び同やり出しを支えるワイヤに切損
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0.3m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時19分ごろ 常用薄明開始時刻：05時54分ごろ
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りをする目的で係留地を出航した。 船長Aは、操縦席に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、深日港西北西方沖においてA船を約24ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進させていたところ、周囲に他船の灯火を認めるようになったので、レーダーを作動させ、衝突の可能性がある他船を自動で判別して異なる色で表示する機能を設定する作業を行っていたところ、衝撃を感じた後にB船を認め、118番通報を行った。 A船は、マスト灯及び両舷灯を表示していたものの、船尾灯を表示していなかった。 B船は、船長B及び甲板員1人が乗り組み、深日港西北西方沖において底引き網漁を開始した。

	<p>船長Bは、船尾部において船首方の見張りを行いながら投網作業を行った後、B船が約3knの速力でえい網しながら北東進中、右舷側に続いて左舷側を向いて揚網の準備作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、作業を終えて操舵室に戻ったところ、船首方にA船の緑灯及び紅灯を認め、汽笛を吹鳴したものの、A船が同じ針路のまま接近するので、危険を感じて操舵室から出ようとしたところ、衝撃を受け、身体が船体に当たって負傷した。</p> <p>船長Bは、揚網の準備作業を行っている際、船首方の見張りがおろそかになったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、白色全周灯、両舷灯、船尾灯を表示していたものの、緑色全周灯を装備していなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、約24knの速力で南西進中、船長Aが、レーダー表示機能の設定を行っていたことから、前路を北東進中の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、えい網しながら北東進中、船長Bが、右舷側に続いて左舷側を向いて直前まで揚網の準備作業を行っていたことから、前路を南西進中のA船に気付くのが遅れ、汽笛を吹鳴したものの、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、夜間、A船が約24knの速力で南西進中、B船がえい網しながら北東進中、船長Aが、レーダー表示機能の設定を行い、また、船長Bが、直前まで揚網の準備作業を行っていたため、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>・ 小型船舶の船長は、レーダーの設定を行う際は、不測の事態に備えて停船又は減速してから行うこと。</li> <li>・ 底引き網漁船の船長は、操業している際も、周囲の見張りを適切に行うとともに、自船に向けて航行する船舶を認めた場合は、早期に汽笛を吹鳴するなどして注意を喚起すること。</li> <li>・ 船長は、法定灯火を装備し、夜間航行する際は、同灯火を表示すること。</li> </ul>