

船舶事故調査報告書

令和4年3月2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7月14日 17時55分ごろ
発生場所	山口県阿武町奈古漁港北西方沖 奈古港浜崎防波堤灯台から真方位308° 1.2海里付近 (概位 北緯34° 30.7′ 東経131° 26.7′)
事故の概要	漁船神正丸は、北北東進中、また、プレジャーボートカイトは、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年7月20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 神正丸、4.9トン YG3-58510（漁船登録番号）、個人所有 B プレジャーボート カイト、5トン未満（長さ2.97m） 291-43389山口、個人所有
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・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 2人（同乗者2人）
損傷	A 船首部外板に凹損 B 左舷後部外板に亀裂、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、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、1本釣り漁の目的で漁場に向け、自動操舵により、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進中、船長Aが操舵室内に立った状態で、船首方に航行に支障となる船舶はいないと思い、同じ針路、速力で航行を続け、B船に接近していることに気付かず、A船の船首部がB船の左舷後部に衝突した。 船長Aは、A船がガードリング機能を有したレーダーを装備していたが、日光が当たって見づらいので作動させていなかった。 船長Aは、A船が約12knの速力で航行した際、操舵室で立った状態で船首方を見たとき、船首が浮上して左右舷に約10° 死角が生じるのを認識していたが、本事故当日が平日であり、普段からプレジャーボートが少なかったため、他船はいないと思い込み、船首方の確認を十分していなかったと本事故後に思った。 B船は、船長Bが乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、奈古漁港北西方沖で船外機を停止して漂泊中、船長Bが船尾

	<p>部甲板右舷側で、同乗者2人が船首部甲板左右舷側で釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、左舷後方約500mにB船に向かってくるA船を認めた が、停泊している船舶に意図的に船舶を衝突させることはなく、A船 がB船を避けてくれると思い、釣りに集中していたところ、A船が約 30mに接近したとき、危険を感じて船外機を始動させたものの、間 に合わず、A船の船首部がB船の左舷後部に衝突し、B船が右舷側に 転覆した。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、海上に投げ出されたのち、A船に救助さ れ、船長Bが携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、A船にえい航されて、山口県萩市大井漁港に着岸した。</p> <p>同乗者2人は、後日、山陽小野田市所在の病院で受診し、腰椎捻挫 及び頸椎捻挫と診断された。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、膨脹式救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、船首方に死角がある状態で北北東進中、船長Aが、前路に 航行の支障となる船舶はいないと思い、同じ針路、速力で航行を続けた ことから、B船の存在に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当日が平日であり、普段からプレジャーボートが 少なかったため、他船はいないと思い込んだことから、前路に航行の 支障となる船舶はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、船外機を停止して漂流中、船長Bが、左舷後方から接近す るA船を認めていたものの、A船がB船を避けてくれると思い、釣りに 集中して漂流を続けたことから、A船の接近に気付くのが遅れ、A 船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が船首方に死角がある状態で北北東進中、B船が漂 泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、同じ 針路、速力で航行を続け、また、船長Bが、釣りに集中して漂流を続 けたため、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>・ 船長は、航行中、船首方の視界が妨げられる場合、前路に航行の 支障となる船舶がないものと思わず、踏み台等を使用して 視線を高くする、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを 適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、漂流中であっても常時、周囲の適切な見張りを行い、接 近する船舶を認めたときには、余裕のある時機に注意喚起を行 い、船外機を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置を 採ること。</li> </ul>