

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

事故種類	衝突
発生日時	令和3年12月12日 12時30分ごろ
発生場所	和歌山県串本町 苗我島南東方沖 苗我島灯台から真方位133° 310m付近 (概位 北緯33° 27.5' 東経135° 48.0')
事故の概要	遊漁船 <sup>ひめ</sup> 姫丸は、北北西進中、また、プレジャーボート第7 <sup>きりゅう</sup> 貴竜丸は、船首を北西方に向けて揚錨作業中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月20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 遊漁船 姫丸、4.1トン WK3-21631（漁船登録番号）、個人所有 第252-18369号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 第7貴竜丸、1.3トン WK3-20660（漁船登録番号）、個人所有 第252-25739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 船首部に擦過傷 B 左舷部船尾から中央部に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時 串本町には、12月12日09時54分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、遊漁を行った後、他の遊漁船と共に釣り場から係留地に向けて帰航を開始した。 船長Aは、操舵室で椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、可航幅が約120mの港口（以下「本件港口」という。）に向けて約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進中、衝撃を受け、A船とB船とが衝突したことを知り、落水していたB船の乗船者2人を救助した。 A船は、約12knの速力で航行すると船首浮上により、船首方約5°の範囲で死角が生じていた。 船長Aは、本件港口に向けて左転した際、右舷方を同航中の1隻の遊漁船（以下「C船」という。）がほぼ同時に本件港口に向けて左転

	<p>したので、変針後もC船の動静に意識を向けて船首方に死角が生じた状態で航行を続けており、衝撃を受けるまでB船に気付かなかった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、本件港口南方沖の底質が岩である場所に錨泊して釣りを行った後、釣り場を移動することとした。</p> <p>船長Bは、船外機を始動させて中立運転とし、船首を北西方に向け、船首部のウインチを利用して揚錨作業中、錨が根掛かりの状態となったことに気付いた。</p> <p>船長Bは、同乗者Bと共に錨索を一旦たつに係止しようとした際、エンジン音を船尾方に聞き、振り向くとA船を至近に認め、危険を感じて同乗者Bに危ないと叫ぶと同時に海に飛び込んだ後、B船とA船とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、揚錨作業開始前に周囲を確認した際、沖から本件港口に向かうA船ほか3隻の遊漁船を船尾方約1,000mに視認していたものの、錨泊中に他船がB船と距離を隔てて本件港口を航行していたので、B船に向かってくる船はいないと思っていた。</p> <p>船長Bは、錨が根掛かりの状態となり、船首方を向いて揚錨作業に集中してしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長A及び船長Bは、本事故当時、強風注意報が発令されていたものの、強い風を感じなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、船首浮上により船首方に死角がある状態で本件港口に向けて北北西進中、船長Aが、右舷方のC船の動静に意識を向けながら航行を続けたことから、前路で揚錨作業中の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、本件港口に向けて左転した際、右舷方のC船が本件港口に向けてほぼ同時に左転したことから、変針後もC船の動静に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西方に向けて揚錨作業中に錨が根掛かりの状態となった際、船長Bが、揚錨作業開始前に船尾方から接近する他船を初認していたものの、錨泊中に他船がB船と距離を隔てて本件港口を航行しており、航行中の他船が錨泊中のB船を避けてくれると思い、船首方を向いて揚錨作業に集中していたことから、A船が接近していることに気付くのが遅れ、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船が船首浮上により船首方に死角がある状態で北北西進中、B船が船首を北西方に向けて揚錨作業中、船長Aが、右舷方のC船の動静に意識を向けながら航行を続け、また、船長Bが、航行中の他船が錨泊中のB船を避けてくれると思い、船首方を向いて揚錨作業に集中していたため、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>・ 船首方に死角を生じる船舶の船長は、航行中、一定の方向に意識を向けず、死角が解消される位置に立ったり、船首を左右に振ったりするなどして死角を補う見張りを行うこと。</li><li>・ 船長は、錨泊中、接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、動静監視に努め、汽笛等による他船への注意喚起を行い、必要に応じ揚錨作業を中止して避航動作を採ること。</li></ul> |
|--|--|