

# 船舶事故調査報告書

令和5年3月1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10月15日 08時05分ごろ
発生場所	愛媛県今治市津島西方沖 <small>お</small> 小島東灯標から真方位001° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34°09.2′ 東経132°59.1′）
事故の概要	プレジャーボートとりごえは、南西進中、また、プレジャーボート ゴーイングメリー号は、漂泊中、両船が衝突した。 とりごえは、両舷船首部外板に亀裂等を生じ、また、ゴーイングメ リー号は、船外機の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島 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 プレジャーボート とりごえ、5トン未満 281-33214 愛媛、個人所有 6.71m (Lr) × 1.80m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、30.90kW、平成7年11月 B プレジャーボート ゴーイングメリー号、5トン未満 281-31571 愛媛、個人所有 6.08m (Lr) × 2.04m × 0.88m、FRP ガソリン機関（船外機）、51.50kW、平成6年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 71歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年6月6日 免許証交付日 平成29年12月11日 （令和5年4月19日まで有効） B 船長B 56歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成10年7月21日 免許証交付日 平成30年6月11日 （令和5年7月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂を伴う破口、右舷船首部外板に亀裂

	B 船外機及びカバーに破損、右舷船尾部舷縁に擦過傷、鉄枠に曲損
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、満潮時刻：06時38分ごろ、潮流 転流時刻：08時11分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣りをを行う目的で、津島西方沖の釣り場に向け、令和4年10月15日07時55分ごろ今治市泊漁港を出港した。</p> <p>船長Aは、A船の中央部のやや右舷側の操縦位置に立ち、舵柄を左手で取りながら、約15ノットの対地速力で西南西進し、津島の北端沖を通過した後、同島北西方沖において針路を南西に向け始めた頃、右舷船首方約500～1,000mに数隻の釣り船がいるのを認めた。</p> <p>船長Aは、A船の船首が浮上して死角が生じた状態のまま、同じ針路及び速力によって津島西方沖を南西進中、左舷船首方約20～30mに釣り船（以下「釣り船A」という。）が見えたので、釣り船Aを避航しようと思い、右舵を取った後、右舷船首方の遠方の釣り船を見ながら航行を続けたところ、08時05分ごろ、何かに衝突したような衝撃を受け、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、機関を微速力前進にかけてB船に近づき、B船の乗組員に怪我がないことを確認した後、118番に通報した。</p> <p>A船は、自力航行可能であったので、来援した海上保安庁巡視船の伴走の下、今治市吉海港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人3人（以下それぞれ「同乗者B<sub>1</sub>」、「同乗者B<sub>2</sub>」及び「同乗者B<sub>3</sub>」という。）を乗せ、釣りをを行う目的で、津島西方沖の釣り場に向け、05時30分ごろ今治市波止浜港を出港した。</p> <p>B船は、釣り場に到着した後、06時10分ごろ、船首を南西方に向けて漂泊を開始し、船長B及び同乗者B<sub>1</sub>が左舷側で南東方を、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>が右舷側で北西方をそれぞれ向いて釣りを開始した。（図1参照）</p> <div data-bbox="667 1641 1157 2016" style="text-align: center;"> <p>The diagram shows a top-down view of boat B. A star symbol with a vertical line below it is positioned at the top left, indicating the bow direction. The boat is oriented diagonally. The captain (船長B) is located at the stern (bottom right). Three passengers are seated along the deck: 同乗者B<sub>3</sub> is at the top right, 同乗者B<sub>2</sub> is at the middle left, and 同乗者B<sub>1</sub> is at the bottom left.</p> </div> <p>図1 船長B及びB船同乗者の配置</p>

船長Bは、船外機を中立運転として漂泊中、竿先に注意を向けて釣りに集中していたが、ふと船尾方向を振り向いたところ、北東方約30mにB船へ接近するA船を認めたので、危険を感じて大声を上げて注意喚起をした。

B船は、A船がそのまま接近してきたので、船長Bが同乗者3人に船体にしがみつくとように伝えて衝撃に身構えた直後、A船と衝突した。

B船は、友人の船に連絡を取って救助を依頼し、来援した友人の船で今治市所在のB船のマリーナにえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)

その他の事項

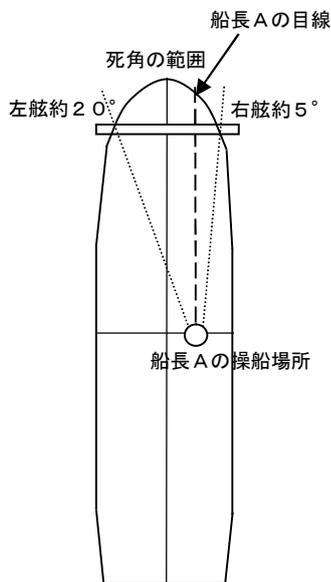


図3 A船の船首浮上による死角の状況

船長Aは、転流時刻から約1時間後までの間の潮流が緩やかな時間帯がよく釣れており、本事故当時、その時間に合わせて釣り場に行こうとして釣り場に向かっていました。

A船は、船長Aの操船場所の目線を基準として、右舷船首方約5°から左舷船首方約20°の範囲に船首浮上による死角が生じていた。

(図2、図3参照)

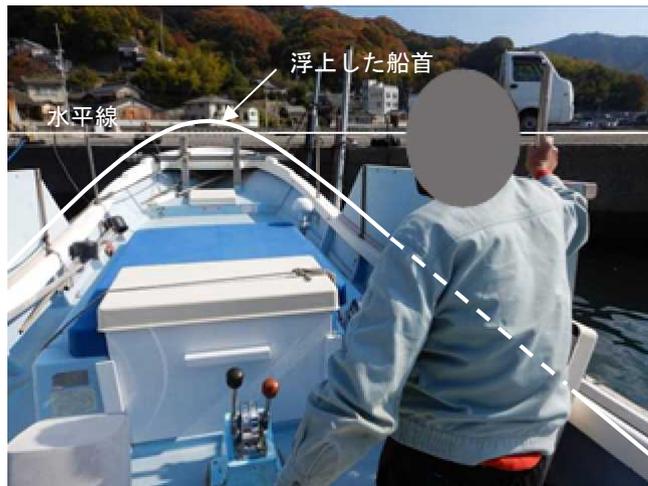


図2 A船の操縦位置からの見通し状況

船長Aは、左舷船首方の釣り船Aを避航する際、釣り船Aに注意を向けながら右舵を取ったので、B船が船首方の死角に入ったことに気付かなかった。

船長Aは、ふだん、背伸びをして船首方の死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、左舷船首方の釣り船Aを避航しようと右舵を取った後は、右舷船首方の遠方の他船が気になり、同船を見て自身の釣り場を選定しながら航行を続けていたので、船首方の死角を補う見張りを行っていませんでした。

B船は、有効な音響による信号を行うことができる簡易エアホーン等を備えていなかった。

分析

<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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、船首浮上により船首方に死角が生じた状態で津島西方沖を南西進中、船長Aが、左舷船首方の釣り船Aに注意を向けながら右舵を取った後、右舷船首方の遠方の他船を認めたとき、同船が気になり、同船の方向を見て自身の釣り場を選定しながら航行を続けたことから、右舷船首方付近で漂泊中のB船が船首方の死角に入ったことに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、津島西方沖で船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、南東方を向いて竿先に注意を向けて釣りをしていたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、危険を感じて大声を上げて注意喚起をしたものの、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、津島西方沖において、A船が、船首浮上により船首部に死角が生じた状態で南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、左舷船首方の釣り船Aに注意を向けながら右舵を取った後、右舷船首方の遠方の他船を認めたとき、同船が気になり、同船の方向を見て自身の釣り場を選定しながら航行を続け、また、船長Bが、南東方を向いて竿先に注意を向けて釣りをしていたため、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>・ 小型船舶の船長は、他船に接近して避航する際、特定の船舶のみに注意を向けず、周囲の船舶にも適切な見張りをを行いながら操船をすること。特に舵を取る方向にも他船がないか確認した上で舵を取った後、適宜、操縦位置から背伸びをするなどし、船首方の死角を補う見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、漂泊中、付近を航行中の他船が自船に気付かずに接近してくることが考えられるので、遊漁や竿先のみを意識を向けず、常時、周囲の見張りを適切に行い、早めに注意喚起を行うこととし、主機を始動して衝突を避けるための措置を採ること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、有効な音響による信号を行うことができる携帯式の簡易エアホーン等を備えておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

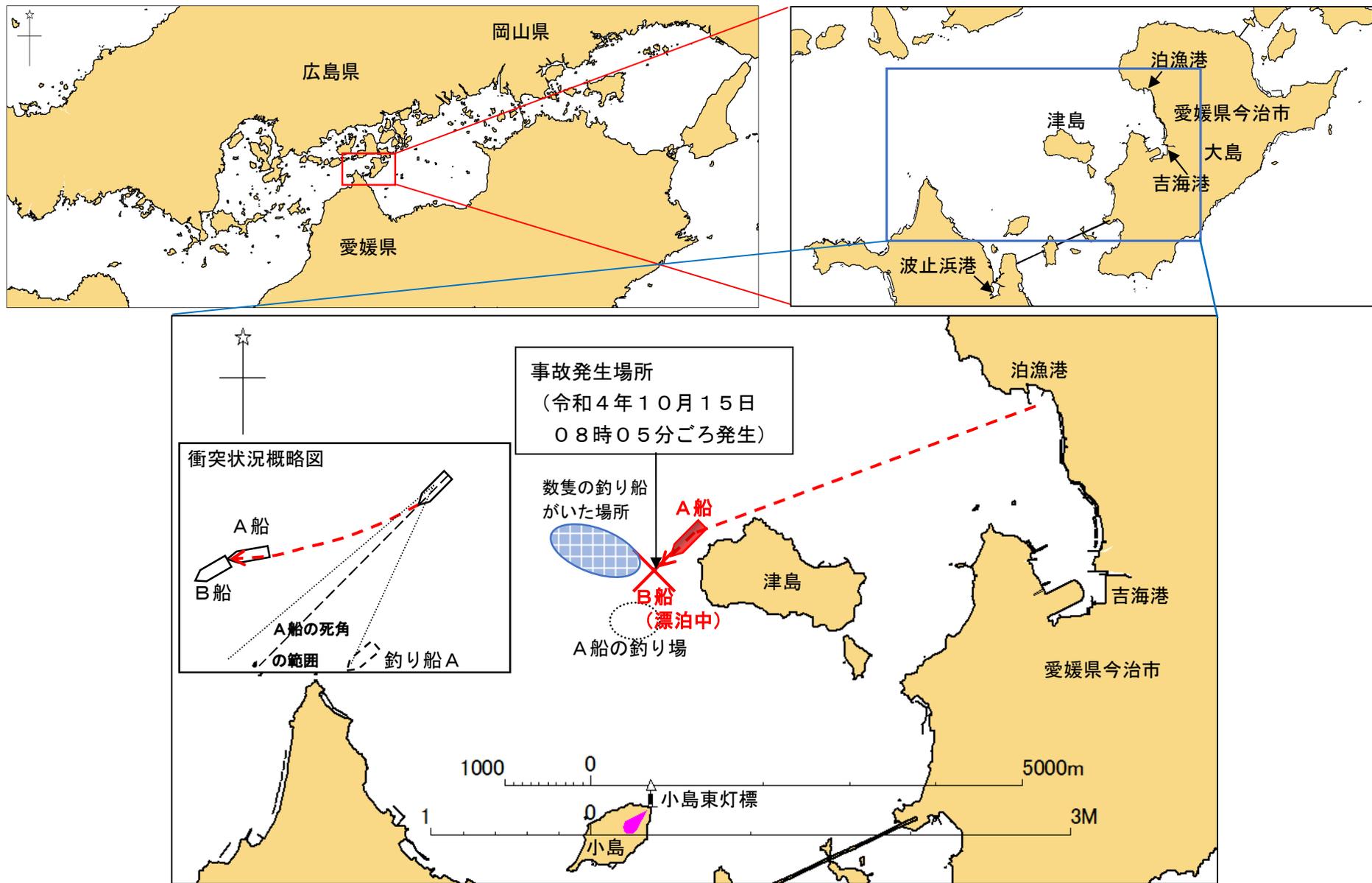


写真1 A船の損傷状況

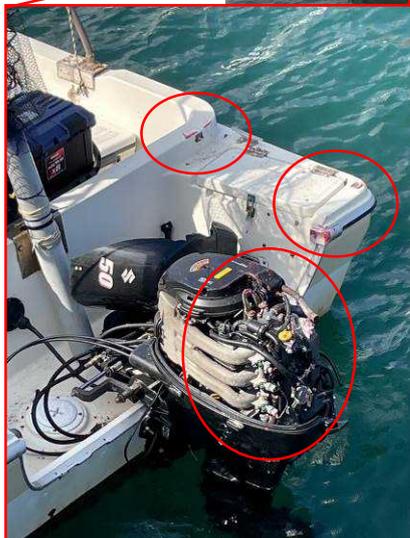


右舷船首部の損傷



左舷船首部の損傷

写真2 B船の損傷状況



船外機及び右舷船尾部の損傷状況



鉄棒の損傷状況