

船舶事故調査報告書

令和5年6月14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12月3日 11時20分ごろ
発生場所	山口県周防大島町屋代島 <small>すおうおおしま やしろ ほとけ</small> 仏崎西方沖 安下庄港 <small>あげのしょう かめしま</small> 亀島西防波堤灯台から真方位209° 2海里（M）付近 （概位 北緯33° 52.2′ 東経132° 15.8′）
事故の概要	漁船第七富士芳丸 <small>ふじよし</small> は、南東進中、また、プレジャーボート R I A N A は、錨泊中、両船が衝突した。 第七富士芳丸は、バルバスバウ先端部に欠損を生じ、また、R I A N A は、左舷船首部外板に亀裂、左舷中央部に破口及び機関に濡損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月16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 漁船 第七富士芳丸、4.6トン Y G 3 - 5 6 3 3 9（漁船登録番号）、個人所有 11.05m (Lr) × 2.98m × 0.89m、FRP ディーゼル機関、281kW（動力漁船登録票による）、平成5年1月20日 B プレジャーボート R I A N A、5トン未満 291-37346山口、個人所有 5.58m (Lr) × 1.98m × 0.90m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.10kW、平成9年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 73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 昭和50年8月22日 免許証交付日 令和3年2月2日 （令和8年2月14日まで有効） B 船長B 68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55年2月6日 免許証交付日 令和3年11月17日 （令和9年3月2日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウ先端部に欠損 B 左舷船首部外板に亀裂、左舷中央部に破口、機関に濡損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約2.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 太陽の高度及び方位：高度 33.2°、方位 168.7°
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、かご網漁の目的で、令和4年12月3日10時20分ごろ周防大島町安下庄港を出港し、10時30分ごろから同町大泊^{おとまり}から同町吉浦^{よしうら}の沿岸部に、かご網の投入を開始した。</p> <p>船長Aは、11時17分ごろ、吉浦沖でかご網の投入を終えて帰港することとし、右舷船首部に立って操船用リモコンを操作して針路を仏崎南方沖の雀岩^{すずめ}に向け、約8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進しながら、船首方を確認したところ、太陽光が目に入ってまぶしく感じたが、航行の支障となる船舶を認めなかった。</p> <p>船長Aは、寒くなってきたので11時19分ごろ、船橋内に移動して近視及び乱視矯正の眼鏡をかけて椅子に腰を掛け、機関回転を上げて約13.5knの速力とし、船首部が浮上して船首方に死角が生じていることを認識したものの、前路に他船はいないと思い、航行を続けた。</p> <p>船長Aは、同じ針路のまま航行中、11時20分ごろ、突然衝撃を感じて船橋外に出たところ、右舷側にB船の船外機を見て、B船と衝突して乗上げていることに気付き、左舷方の海面に浮いていた船長Bと同乗者をA船に引き揚げた後、11時28分ごろ、118番で海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、07時ごろ、周防大島町秋の係留地を出港し、同町出井漁港^{いずい}沖で釣りを行った後、10時ごろ、仏崎西方沖の水深約27mの場所付近で、船首から錨を投入して、船首を北西方に向けて錨泊した。</p> <p>船長Bは左舷船尾側に、同乗者は左舷船首側にそれぞれ立って釣りをしていた際、船長Bは、南東進するA船を見たが、これまでは、接近する他船が錨泊中のB船を避けてくれていたので、A船がB船を避けてくれるものと思い、釣りを続けていた。</p> <p>船長Bは、A船が進路を変えずに向かってくるのを見て、同乗者と共にA船に向けて大声を出したが、A船がなおも接近しB船を避ける気配がなかったので、B船の右舷側から海に飛び込んだ。</p> <p>B船は、A船と衝突して後進で離れた後、しばらくして転覆したが、A船の僚船により、B船の係留地にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 船長Aの右舷船首部での操船位置、写真3 B船 参照)</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、針路を雀岩に向けた際、太陽光が目に入ってB船を見落とし、船首方に航行の支障となる船はいないと思った。</p> <p>船長Aは、日常生活では近視及び乱視矯正の眼鏡をかけていたが、かご網の投入や回収時には、これまでに何度も漁具が眼鏡に触れて外れるなどのトラブルがあったので、甲板上では眼鏡を外していた。</p> <p>船長Aは、眼鏡をかけていれば、B船を発見できていたと本事故後に思った。</p> <p>A船の漁具は、200個のかご網が約28～30mの間隔で索に繋がれ、全長が約6,000mあった。</p> <p>船長Bは、首掛け型の手動膨張式救命胴衣を、同乗者は、腰巻き型の自動膨張式救命胴衣をそれぞれ着用していた。</p>
<p>分析</p> <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 なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、仏崎西方沖を南東進中、船長Aが、船首方に航行の支障となる船はいないと思い、前路で錨泊するB船に気付かず、同じ針路で航行を続けていたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、針路を雀岩に向けた際、太陽光が目に入り、矯正された眼鏡をかけていなかったことから、B船を見落とし、船首方に航行の支障となる船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、仏崎西方沖で錨泊中、船長Bが、これまでは錨泊中の自船を接近する他船が避けてくれており、航行中のA船が錨泊中のB船を避けてくれると思い、釣りをしながら錨泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、仏崎西方沖において、A船が南東進中、B船が錨泊中、船長Aが、針路を雀岩に向けた際、太陽光が目に入り、矯正された眼鏡をかけていなかったため、B船を見落とし、船首方に航行の支障となる船はいないと思い、同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、航行中のA船が錨泊中のB船を避けてくれると思い、釣りをしながら錨泊を続けていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船長は、太陽光が目に入って前方が見えにくい場合、前路に航行の支障となる船がないと思い込まず、矯正された眼鏡をかけて視界を十分に確保して航行すること。 ・船長は、錨泊中であっても常時適切な見張りを行い、接近する他船があるときは、接近する他船が錨泊中の自船を避けてくれると思わず、余裕のある時機に注意喚起を行い、必要に応じて抜錨して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 A船



写真2 船長Aの右舷船首部での操船位置



写真3 B船

