

船舶事故調査報告書

令和5年6月7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11月6日 07時30分ごろ
発生場所	境港南方沖 境港竹内南東防波堤灯台から真方位080° 1,500m付近 (概位 北緯35°31.0′ 東経133°16.2′)
事故の概要	漁船第11景昭丸は、北西進中、また、プレジャーボートKASSIⅢは、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年11月30日、主管調査官（広島事務所）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 第11景昭丸、4.9トン TT3-7467（漁船登録番号）、個人所有 第272-15993号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート KASSIⅢ、5トン未満（長さ7.74m） 第272-18497鳥取、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、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部のたつが折損 B 右舷船橋の窓ガラスが破損
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約20～30m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 鳥取県境港市には、本事故当日06時36分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、境港の係留地を出港し、同港沖で刺し網漁を行った後、帰港する少し前から濃霧により視程が約20～30mに制限された状況の中、レーダーを0.25海里（M）レンジとして帰港を開始した。 船長Aは、帰港開始時、陸岸に近く、レーダーの映りが悪いと感じたが、係留地まで近いので、低速力であれば無難に航行できると思ひ、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進中、B船に気付かないまま、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、霧による視界制限の状況の中、他船が何隻も出港しているのを見てB船も出港できると思ひ、レーダーを0.25Mレンジとして出港し、約1～2knの微速力で東北東進中、A船と衝突した。

	<p>船長Bは、衝突後、約30分～1時間で霧が晴れたので、霧が晴れるまで出港を控えていれば良かったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、北西進中、船長Aが、濃霧により視程が約20～30mに制限された状況下、レーダーの映りが悪かったが低速力であれば無難に航行できると思い航行を続けたことから、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、船長Bが、濃霧により視程が約20～30mに制限された状況下、他船が何隻も出港しているのを見てB船も出港できると思い、出港して航行を続けたことから、接近するA船に気付かず、東北東進中にA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、濃霧により視程が約20～30mに制限された状況下、A船が北西進中、B船が東北東進中、船長Aが、レーダーの映りが悪かったが低速力であれば無難に航行できると思い航行を続け、また、船長Bが、他船が何隻も出港しているのを見てB船も出港できると思い、出港して航行を続けたため、互いに接近していることに気付かないまま、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、帰港時に濃霧で視界が不良となったときは、レーダーの調整を適切に行いながら、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船長は、出港時に濃霧で視界が悪いときは、霧が晴れて視界が良くなるまでは、出港を控えること。