

船舶事故調査報告書

令和6年10月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年8月6日 06時45分ごろ
発生場所	大分県国東市竹田津港北東方沖 国東港古町沖防波堤灯台から真方位340° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 42.4′ 東経131° 35.6′）
事故の概要	漁船竜英丸は、東進中、また、プレジャーボート宮地丸は、船首を東方に向けて漂流中、両船が衝突した。 宮地丸は、船長が負傷し、船尾部外板の破損等を生じ、また、竜英丸は、船首部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 竜英丸、4.6トン OT3-27880（漁船登録番号）、個人所有 11.65m（Lr）×2.64m×0.93m、FRP ディーゼル機関、283kW（動力漁船登録票による）、昭和63年1月21日 B プレジャーボート 宮地丸、1.2トン OT3-28244（漁船登録番号）、個人所有 6.40m（Lr）×1.93m×0.79m、FRP ガソリン機関（船外機）、51.50kW、平成10年9月24日 第294-23925号（船舶検査済票の番号）
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9月30日 免許証交付日 令和3年3月16日 （令和8年4月10日まで有効） B 船長B 54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6年10月13日 免許証交付日 平成31年3月11日


	(令和6年10月12日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人(船長B)
損傷	A 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷 B 船尾部外板に破損、操舵スタンドに圧壊、船外機に破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 低潮時 日出時刻：05時29分ごろ 太陽の高度及び方位：高度 14.5°、方位 079.1°
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか乗組員2人(以下「乗組員A₁」及び「乗組員A₂」という。)が乗り組み、たこつぼ漁の目的で、令和5年8月6日05時30分ごろ、竹田津港北方沖の漁場に向けて同港を出港した。(写真1参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、漁場に到着して操業した後、東方の漁場に向かうこととし、発進する際、船首方が太陽光による海面反射でまぶしくて見にくかったものの、船首方に船舶を認めなかったため、前路に他船がいなと思い、漁場を発進した。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側で立って操船に当たり、約14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によりA船を東進させた。(写真2参照)</p>



写真2 船長Aの操船姿勢及び前方の見通し模様

乗組員A₁及び乗組員A₂は、船尾部甲板で座り、たこつぼの仕掛けの準備を行っていた。

船長Aは、船首浮上による死角が生じた状況下、同じ針路及び速力で航行中、06時45分ごろ、船体に衝撃を受けたので船首方を見たところ、上方を向いたB船の船首部を認め、B船と衝突したことを知った。

船長Aは、A船を後進させてB船から離れたところ、船長Bが膨張式救命胴衣を着用してA船の右舷方の海面に浮いているのを目撃した。

船長Aは、その後、船長BがB船まで泳いで甲板に上がったので、A船をB船の左舷側に横着けし、船長BをA船に移乗させた。

乗組員A₁は、船長Bが頭部から出血するなどして負傷していたので、船長Bの親族に本事故の発生を連絡した。

船長Bの親族から救助要請を受けた消防本部は、本事故の発生を海上保安部に通報した。

A船は、B船をえい航して国東市国東港（伊美地区）に入港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、06時00分ごろ、国東港（伊美地区）を出港し、大分県姫島村姫島周辺で釣り場を探したものの航行船舶が多かったので、竹田津港北東方沖の釣り場に向かった。（写真3参照）



写真3 B船

	<p>船長Bは、竹田津港北東方沖の釣り場に到着して船外機を停止し、東方を向いた船首からパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊した後、右舷中央部で右舷方を向いて座り、釣り竿を出して流し釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、周囲の見張りを行いながら釣りをしていたところ、B船に向かって東進するA船を船尾方150m付近に視認した。</p> <p>船長Bは、ふだん、漂泊して釣りをを行う際、航行中の船舶がB船を避けてくれていたので、いずれA船がB船を避けると思い、釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、しばらくして船尾方を見たところ、B船に接近するA船を至近に認め、船首部に移動し、立って手を振りながら大声で叫んだものの、A船がB船の船尾部から乗り上げてきたとき、衝撃で海に投げ出された。</p> <p>船長Bは、気付いたときにはA船の右舷方の海面に浮いており、B船まで泳いで甲板に上がった。</p> <p>船長Bは、A船に移乗して国東港（伊美地区）に入港した後、救急車で病院に搬送され、約1か月の入院加療を要する頭部挫傷、左腓骨骨折等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーを装備していなかった。</p> <p>A船は、約14knの速力で航行すると、船長Aが操舵室右舷側で立った位置から正船首左舷約11°から右舷約7°までの範囲に船首浮上による死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、船首を左右に振っ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、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、船首方の死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、帰港した後、台風接近に備えて僚船と共に係留補強作業を予定しており、僚船を待たせていたので、早く操業を終えて帰港しようと気が焦っていた。</p> <p>船長Aは、操舵室にサングラスを備えておき、漁場発進時に使用していれば、前路で漂泊中のB船に気付くことができたのかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船に接近するA船を視認した際、携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備えていれば、有効な注意喚起を行うことができたのではないかと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、竹田津港北東方沖を東進中、船長Aが、太陽光による海面</p>

	<p>反射で前路が視認しにくい状況下、前路に航行の支障となる他船はいないと思込み、船首浮上による死角が生じた状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中の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、漁場を発進する際、船首方に船舶を認めなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思込んだものと考えられる。</p> <p>船長Aは、太陽光による海面反射で前路が視認しにくい状況下、サングラスを使用していなかったことから、漁場発進時に船首方を見た際、前路で漂泊中のB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、帰港した後、台風接近に備えて僚船と共に係留補強作業を予定しており、僚船を待たせていたことから、早く操業を終えて帰港しようとした気が焦っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、竹田津港北東方沖で船首を東方に向けて漂泊中、船長Bが、B船に接近するA船を認め、A船がB船を避航すると思ひ、釣りをしながら漂泊を続け、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったことから、避航動作が遅れ、立って手を振りながら大声で叫んだものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、漂泊して釣りをを行う際、航行中の船舶がB船を避けてくれていたことから、A船がB船を避航すると思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備えていなかったことから、A船に対して有効な注意喚起を行うことができなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、竹田津港北東方沖において、A船が東進中、B船が船首を東方に向けて漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思込み、船首浮上による死角が生じた状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、A船がB船を避航すると思ひ、釣りをしながら漂泊を続け、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったため、避航動作が遅れ、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、自船の船首方の視界が遮られ、レーダーが装備されていない場合、操船中は時々操船位置を移動して周囲の状況を確認したり、船首を大きく左右に振ったりするなど、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、太陽光による海面反射により前路が視認し難い場合、操舵室にサングラスを備えておき、サングラスを使用してまぶしさ

	<p>を軽減する措置を採ること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、漂流中、自船に接近する他船を認め、衝突のおそれがある場合、接近する他船が自船を避航すると思わず、早期に機関を使用して衝突を避けるための措置を採ること。・ 小型船舶安全規則では、長さ12m未満の小型船舶には汽笛を備える義務はないが、船長は、漂流中に自船に接近する船舶に対して音響による注意喚起を行うため携帯式エアホーン等を備えることが望ましい。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

