

船舶事故調査報告書

令和6年9月18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27日 11時05分ごろ
発生場所	香川県直島町 ^{なおしま} 葛島 ^{かづら} 南東方沖 葛島灯台から真方位121° 330m付近 (概位 北緯34° 28.0′ 東経133° 57.7′)
事故の概要	遊漁船岡山轟丸 ^{とどろき} は、東北東進中、また、プレジャーボートすぎさくは、船首を北北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 すぎさくは、船長が負傷し、左舷船尾部外板等の破損を生じ、また、岡山轟丸は、船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月12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 遊漁船 岡山轟丸、3.3トン OY3-25069、個人所有 11.03m (Lr) × 2.60m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、295kW、平成9年3月 第271-30596号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート すぎさく、5トン未満 260-12452岡山、個人所有 7.47m (Lr) × 1.84m × 0.48m、FRP ディーゼル機関、58.85kW、昭和55年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 54歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成30年6月29日 免許証交付日 平成30年9月13日 (令和5年9月12日まで有効) B 船長B 77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51年10月29日 免許証交付日 令和元年7月29日 (令和7年5月8日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船底外板に擦過傷、プロペラに曲損 B 左舷船尾部外板に破損、主機に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長が1人で乗り組み、釣り客7人及び知人1人を乗せ、遊漁の目的で、令和5年8月27日06時20分ごろ岡山県宇野市宇野港の係留場所を出航し、06時35分ごろ直島町井島北西方沖の釣り場に到着して遊漁を行った後、釣り場を数回移動した。</p> <p>A船は、葛島南方沖の釣り場で船首を東北東方に向けて漂泊し、遊漁を行った後、11時03分ごろ釣り場の移動を開始した。</p> <p>船長Aは、葛島南東方沖において、GPSプロッターを作動させていたが、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛け、約13ノットの対地速力で、手動操舵により東北東進中、11時05分ごろ衝撃を感じ、周囲を確認したところ、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、A船の主機を中立運転にして、釣り客等にけが人がいないこと及び船体に大きな損傷がないことを確認した後、周囲を見回し海面に落水した船長Bを見つけた。</p> <p>船長Aは、付近にいた僚船が事故に気付いてこちらに向かってきていることを確認した後、A船の釣り客と協力して船長BをA船に引き上げた。</p> <p>船長Aは、僚船の釣り客の中に医師がいたので、同医師に船長Bの負傷状況の確認及び応急手当を依頼した後、119番通報と118番通報を行い、A船の損傷が航行に影響する重大な損傷ではないと判断して、釣り客等のほか船長B及び同医師を連れてA船で宇野港に帰航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、07時00分ごろ宇野港の係留場所を出航し、直島町荒神島東方沖の釣り場に到着して釣りを行った後、葛島南東方沖の釣り場（以下「本件釣り場」という。）に移動した。</p> <p>B船は、10時00分ごろ本件釣り場付近において、船首を北北西方に向け、機関を中立運転として、漂泊した。</p> <p>船長Bは、操舵室後部で、クーラーボックスに腰を掛けて右舷方を向き、竿を出して釣りを始め、B船が潮流で北東方に圧流されると潮上りを繰り返した。</p> <p>船長Bは、B船に向かって接近するA船を認めて、動静を見ていたが、50mぐらいの距離まで近づいても、A船がB船を避ける様子が見られなかったため、クーラーボックスから立ち上がり、手を振って大声で叫び、危険を知らせたが、B船とA船が衝突し、その後、B船</p>

	<p>は、転覆した。</p> <p>船長Bは、転覆した際、落水したが、装着していた救命胴衣が自動で膨らみ、海面付近に浮き上がってきたところを船長AとA船の釣り客等によってA船に引き上げられた。</p> <p>船長Bは、A船で宇野港に戻り、救急車で岡山県岡山市内の病院に搬送され、頭部打撲、頭部挫創及び腰部打撲傷と診断されて9日間の入院加療を受けた。</p> <p>B船は、後日、修理業者によって宇野港までえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 A船、写真3 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、葛島南方沖の釣り場から移動を開始する際、本件釣り場付近に宇野港から出港してきたフェリーと僚船がいることを認めていたが、前路で漂泊中のB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、移動を開始する際、船首方を見たが、漂泊中のB船が操舵室中央の窓枠で死角に入り気付かず、移動開始後は、航走により船首部が約50cm浮き上がり、B船が死角に入った状態が続き、気付かなかったのではないかと本事故後に思った。(写真1 参照)</p> <div data-bbox="595 981 1393 1574" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船の操縦席から船首方の見通し状況</p> <p>船長Aは、A船が、増速に伴って船首部が浮き上がり、船首方に死角が生じることを知っていたが、フェリーの動静に意識を向けていたので、船首方の死角を補う見張りを行わず、衝突するまでB船の存在に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、衝突の直前に操舵室内の左舷側に立って船首方を向いていた知人から、船首方至近に船がいることを知らされたが、フェリーのことと思いついでいた。</p> <p>船長Aは、移動を開始する際、体を移動させて周囲の状況を確認</p>

	<p>し、また、知人に見張りの補助を依頼しておけば、B船の存在に早めに気付くことができたと思つた。</p> <p>船長Aは、視界が良好で、短距離の移動予定であったので、目視で他船に気付くことができると思いレーダーを作動させていなかった。</p> <p>船長Aは、レーダーを使用していれば、B船に気付くことができたと思つた。</p> <p>船長A及び釣り客等は、いずれも膨張型救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、プレジャーボートの運航経験が約45年あり、毎月数回は主に玉野市及び岡山県倉敷市南方沖で釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、A船の動静を見ていたが、A船がB船に気付いて、漂泊中のB船を避けるものと思つた。</p> <p>B船には、汽笛がなく、船長Bが笛を所持していたものの、その他に携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えていなかった。</p> <p>船長Bは、首掛け式自動膨張型の救命胴衣を着用していた。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、葛島南東方沖を手動操舵で東北東進中、増速に伴い船首部が浮上し、船首方に死角を生じた状況下、船長Aが、船首方の死角を補う見張りを行わなかったことから、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、移動を開始する際、船首方を見たが、操舵室中央の窓枠の死角でB船を認識できなかったことから、前路に支障となる船舶はいないと思つたものと考えられる。</p> <p>B船は、葛島南東方沖で船首を北北西方に向けて釣りをを行いながら漂泊中、船長Bが、左舷方からB船に向かって接近してくるA船を認めたと、A船が漂泊中のB船を避けると思つた、衝突を避けるための措置を採らなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで航行中の他船が漂泊中のB船を避けていたことから、本事故当時もA船が漂泊中のB船を避けると思つたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、葛島南東方沖において、A船が手動操舵で東北東進中、B船が船首を北北西方に向けて漂泊中、船長Aが、船首方の死角を補う見張りを行わなかったため、前路で漂泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、B船に向かって接近してくるA船を認めたと、A船が漂泊中のB船を避けると思つた、衝突を避けるための措置を採らなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長Aは、本事故後、次の措置を講じた。</p>

(1) 船首部に船首方の死角を補う監視カメラを設置した。

(2) 操舵室の椅子の高さを高くした。

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。

- ・ 船長は、航行中、船首の浮上によって船首方が見えにくい場合、船首を左右に振る、見張り位置を移動するなどして船首方の死角を補う見張りを行うとともに、必要に応じてレーダーを活用すること。
- ・ 船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。
- ・ 船長は、漂泊中であっても、接近する他船が自船を避けてくれると思い込むことなく、接近する他船を認めた場合、必要に応じて注意喚起を行うとともに、早めに衝突を避けるための動作をとること。
- ・ 船長は、同乗者等がいる場合は、航行に支障となる他船の存在などを知らせるよう、見張りの補助を依頼することが望ましい。
- ・ 汽笛を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

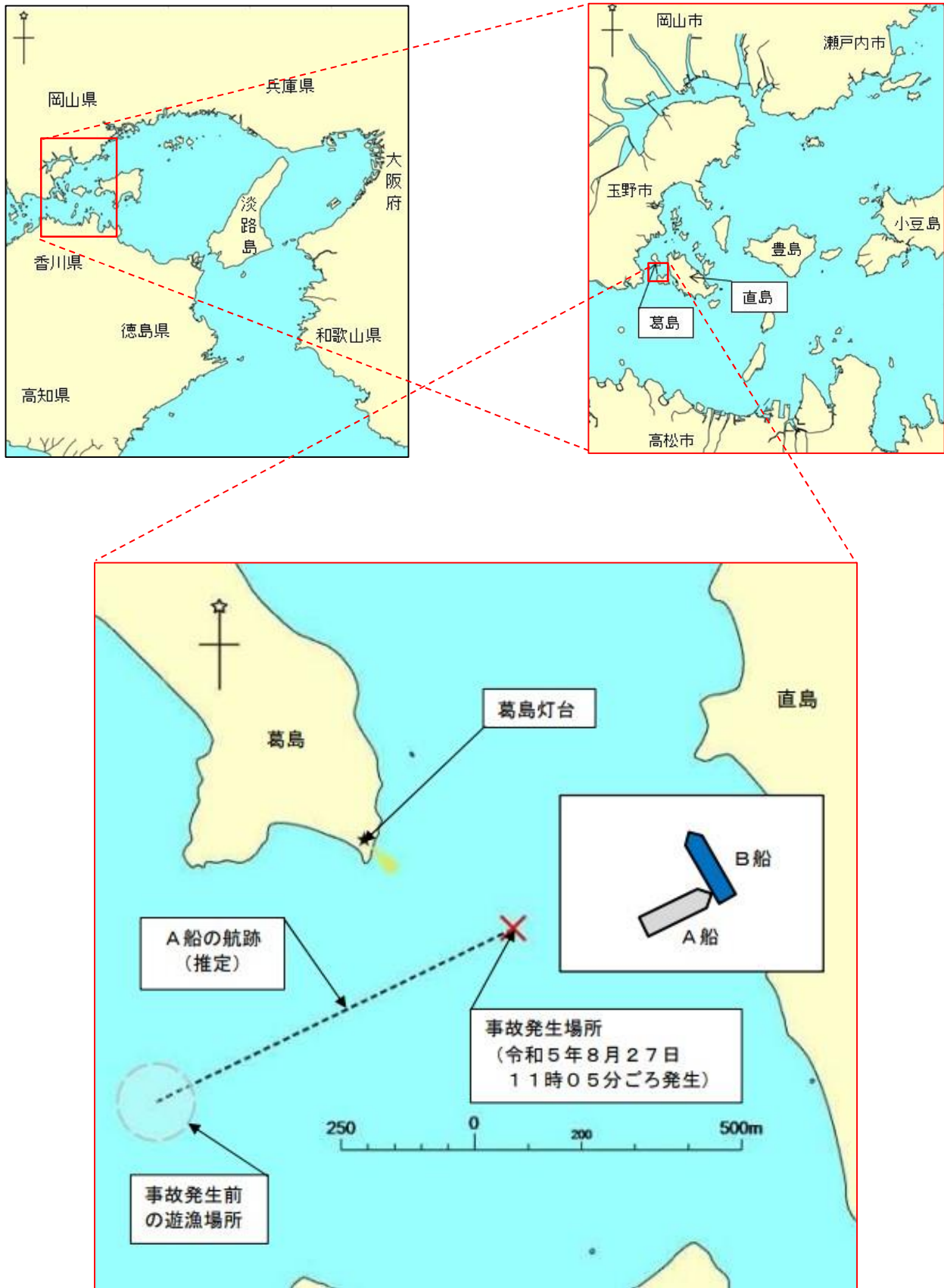


写真2 A船



(船長A提供)

写真3 B船



(船長B提供)