

# 船舶事故調査報告書

令和6年9月4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25日 06時03分ごろ
発生場所	和歌山県田辺市沖ノ島南東方沖 田辺沖ノ島灯台から真方位131°530m付近 (概位 北緯33°42.9' 東経135°19.8')
事故の概要	漁船第十二佐平丸は、南南西進中、また、プレジャーボート常丸は、船首を東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 常丸は、船長が負傷し、左舷中央部外板に亀裂及び破口、船橋構造物の損壊等をそれぞれ生じ、また、第十二佐平丸は、船首部及び船底に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第十二佐平丸、7.9トン WK2-5132（漁船登録番号）、個人所有 13.14m (Lr) × 3.38m × 1.33m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、平成9年12月10日 第252-22261号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 常丸、5トン未満 252-7738和歌山、個人所有 4.94m (Lr) × 1.45m × 0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）、18.4kW、昭和54年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 26歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成26年11月5日 免許証交付日 令和2年7月20日 (令和7年7月20日まで有効) B 船長B 78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11月12日 免許証交付日 令和2年11月13日 (令和7年12月4日まで有効)

死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 船首部及び船底に擦過傷、プロペラ翼に曲損等 B 左舷中央部外板に亀裂及び破口、船橋構造物の損壊、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時 日出時刻：05時27分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、GPSプロッターを作動させ、はえ縄漁の目的で、令和5年8月25日05時48分ごろ和歌山県白浜町西方沖の漁場に向けて田辺市芳養漁港北部の船だまりを出航し、船長Aが操舵室右舷側にある操縦席に座り、約9ノットの対地速力で自動操舵により南南西進していた。</p> <p>船長Aは、05時54分ごろ沖ノ島の南東方に釣りをしている小型船舶(以下「釣り船」という。)が2～3隻点在するのを認めたが、針路上には他船を認めなかったため、そのまま南南西進を続けた。</p> <p>船長Aは、05時58分ごろ左舷方を西南西進してA船に接近する漁船(以下「C船」という。)を認め、C船の動静に注意しながら、釣り船2隻を左舷方約30～40mに見て通過した。</p> <p>船長Aは、釣り船2隻を通過した直後、06時03分ごろ、船体に衝撃を感じて機関を中立運転とし、右舵を取って振り返った際、船尾方至近に転覆したB船及び船尾方約30mの海面に船長Bが浮いているのを見て、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>本事故を目撃した釣り船の船長は、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>船長Aは、船長BをA船に引き揚げ、転覆後に船尾が沈み始めていたB船の船首からロープを取り、A船でえい航しようとしてみたが、A船の舵が思うように効かなかったため、僚船に連絡してB船を芳養漁港にえい航するよう依頼した。</p> <p>船長Aは、A船を低速で航行し、船長Bと共に芳養漁港に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、あじのサビキ釣りの目的で、05時00分ごろ沖ノ島南東方沖の釣り場に向けて芳養漁港の船だまりを出航した後、05時30分ごろ魚群探知機の反応が良かったポイントで船首を東方に向けて錨泊し、船外機を停止して釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、左舷船尾で両舷に渡した板に座って船尾方を向き、船外機の両側から出した2本の釣り竿の先端を注視して釣りに意識を向けていたところ、B船の左舷方からエンジン音が聞こえて振り向いた際、左舷方至近にA船を認め、身の危険を感じて船首に移動して海に飛び込んだ。</p> <p>船長Bは、着用していた救命胴衣が自動膨張して海面に浮き上が</p>

	<p>り、船長AによってA船に引き揚げられた。</p> <p>B船は、来援したA船の僚船により芳養漁港にえい航された。</p> <p>船長Bは、本事故後、腰部に痛みがあったので病院を受診し、腰部挫傷等の診断を受けたが、衝突前に海に飛び込んだときではなく、A船に收容される際に受傷したと思った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況、付表1 A船のGPSプロッター記録(抜粋)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船がシアー*1により船首先端部が高く、操縦席に座った状態では船首方の見通しが良好ではなく、ふだん田辺湾の沿岸部を日中に航行する場合、シーカヤックや小型船を見落とさないよう、操縦席の上に立って操舵室の天窓から顔を出し、操縦リモコンで操船していた。</p> <p>船長Aは、本事故当日、船首浮上しないように約9ノットの対地速力で航行していたが、小雨模様で操舵室の天窓を閉めたまま操縦席に座っていたので、沖ノ島の南東方に釣り船が2～3隻点在するのを認めた際、針路上のB船が船首先端部に隠れるなどして見落とししたのかもしれないと本事故後に思った。(写真1参照)</p>

\*1 「シアー(舷弧)」とは、上甲板の舷側線が、船の長さの中央で最も低く、船首尾に近づくにつれて高くなっている構造のことをいう。この構造により、船首尾部に予備浮力が確保され、また、凌波性や甲板上に打ち上がった海水の水はけを良くする役割がある。

① A船（側面から）



操縦席からの見通し（赤色波線）

天窓上からの見通し（青色波線）

② 操船者の視界（操縦席から）



③ 操船者の視界（天窓上から）



写真1 操船者からの視界の状況

船長Bは、天気が良ければ1か月に約10日B船で釣りに出掛け、ふだん釣りをを行う場合、早朝に出航して正午頃までに帰航していた。また、初夏から夏の終わり頃までの約3か月間は沖ノ島の東方であじ釣りを行っていた。

船長Bは、本事故発生時に錨泊していた場所は沖ノ島周辺の浅所からあまり離れておらず、釣り船を除いて、ふだん釣りをしている時間帯に航行する他船を見掛けたことがなかったため、B船に向かって接近する他船はいないと思っていた。

分析

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

- A あり、B あり
- A あり、B なし
- A なし、B なし

A船は、沖ノ島南東方沖を南南西進中、船長Aが、左舷方に認めたC船の動静に意識を向け、操縦席に座って船首方の見通しが良好ではない状態で航行を続け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊しているB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、A船の左舷方を西南西進しているC船がA船に接近していたことから、C船の動静に意識を向けていたものと考えられる。

	<p>船長Aは、小雨模様で操舵室の天窓を閉めたまま操縦席に座っていたことから、沖ノ島の南東方に釣り船が2～3隻点在するのを認められた際、針路上のB船が船首先端部に隠れるなどして見落としした可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、沖ノ島南東方沖で船首を東方に向けて錨泊中、船長Bが、2本の釣り竿の先端を注視して釣りに意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船が接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故発生時に錨泊していた場所は沖ノ島周辺の浅所からあまり離れておらず、釣り船を除いて、ふだん釣りをしている時間帯に航行する他船を見掛けたことがなかったことから、B船に向かって接近する他船はいないと思い、釣りに意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、沖ノ島南東方沖において、A船が南南西進中、B船が船首を東方に向けて錨泊中、船長Aが、操縦席に座って船首方の見通しが良好ではない状態で航行を続け、船首方の見張りを適切に行わなかったため、前路で錨泊しているB船に気付かず、また、船長Bが、釣りに意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、A船が接近していることに気付くのが遅れ、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、航行中、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。また、船首先端部等により船首方の見通しが良好でない場合、船首を左右に振ったり、高い視点から見張りを行ったりするなどして、船首方の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、錨泊して釣りをを行う場合、釣りに意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

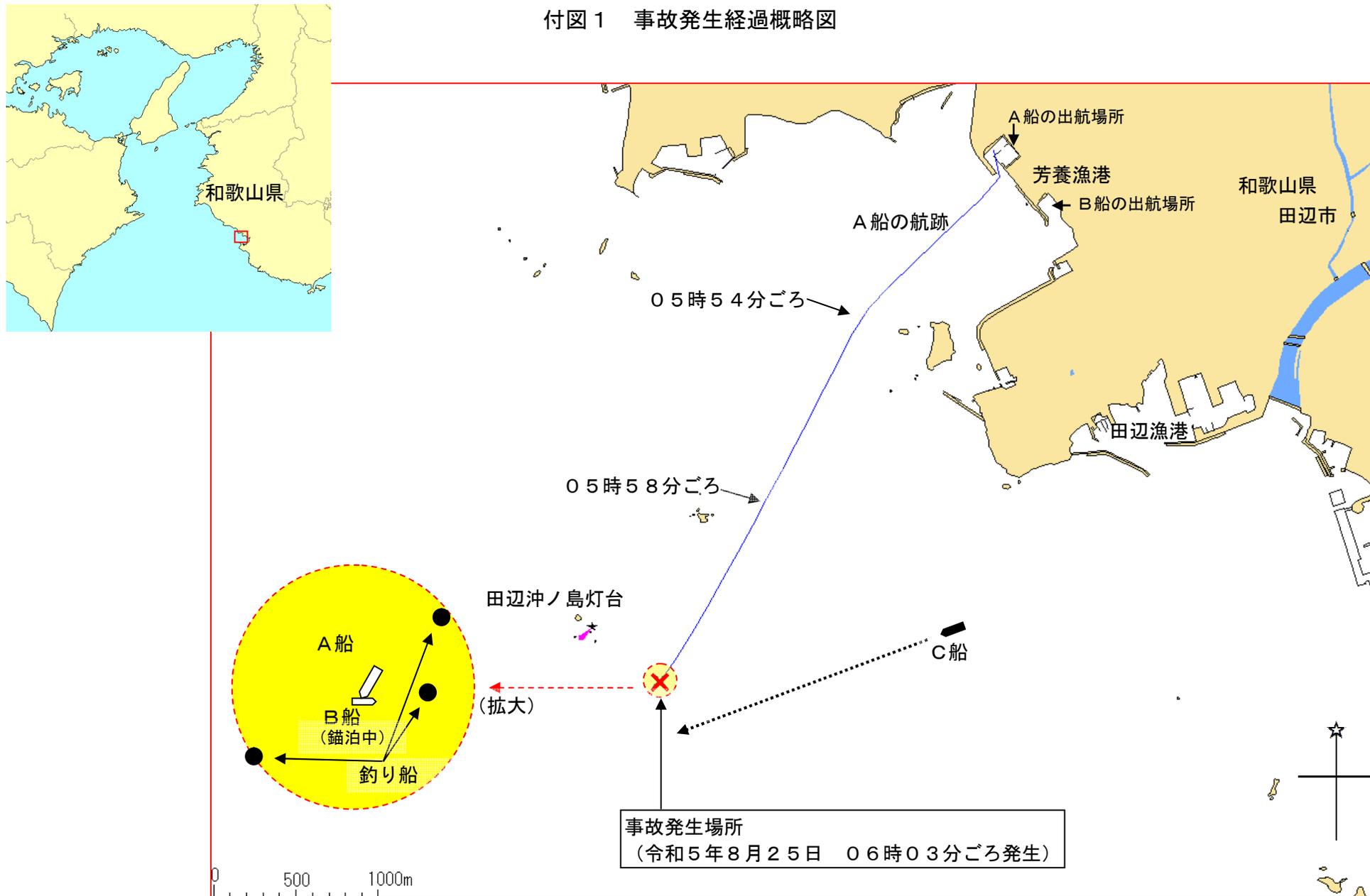


写真2 A船の損傷状況



(漁業協同組合提供)

写真3 B船の損傷状況



(漁業協同組合提供)

付表1 A船のGPSプロッター記録(抜粋)

時刻(時-分-秒)	北緯(° -')	東経(° -')
05-48-29	33-44.64289	135-21.14085
05-49-23	33-44.55451	135-21.16276
05-50-14	33-44.47865	135-21.08622
05-51-04	33-44.40986	135-20.99729
05-51-51	33-44.34077	135-20.90782
05-52-36	33-44.27149	135-20.82121
05-53-16	33-44.20033	135-20.73411
05-53-55	33-44.12800	135-20.64988
05-54-34	33-44.04243	135-20.58384
05-55-12	33-43.95344	135-20.52946
05-55-51	33-43.86347	135-20.47337
05-56-30	33-43.77265	135-20.41862
05-57-09	33-43.68232	135-20.36143
05-57-47	33-43.59431	135-20.30448
05-58-25	33-43.50630	135-20.24790
05-59-03	33-43.41725	135-20.19322
05-59-41	33-43.32911	135-20.13468
06-00-00	33-43.28492	135-20.10490
06-00-19	33-43.24128	135-20.07365
06-00-57	33-43.15248	135-20.01249
06-01-35	33-43.06416	135-19.95164
06-02-13	33-42.97773	135-19.88603
06-03-15	33-42.89692	135-19.81681

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。