

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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5年11月23日 11時50分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市沖ノ島西方沖 友ヶ島灯台から真方位267° 370m付近 (概位 北緯34° 16.9′ 東経134° 59.8′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>たくみ</sup> 匠海丸は、船首を南西方に向けて漂流中、また、プレジャーボート <sup>オーアルエヌ</sup> ORNⅢは、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年12月20日、主管調査官（神戸事務所）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 プレジャーボート 匠海丸、5.5トン 250-61115大阪、大信マネジメント株式会社 B プレジャーボート ORNⅢ、5トン未満（長さ11.30m） 252-10488和歌山、オーロン物産株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾ブルワークに亀裂及び擦過傷 B 左舷外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人5人を乗せ、沖ノ島西方沖の釣り場に向けて約17ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進していた。 船長Aは、船首方にB船を認め、乗船者2人が釣りをしているように見えたので漂流していると思い、B船の約50m手前で船首を南西方に向け機関を中立として漂流を開始した。 船長Aは、操舵室後方の右舷側で釣りの仕掛けの準備を始めていたところ、左舷側で釣りの仕掛けを準備していた乗船者が「危ない」と叫んで右舷側に移動した直後に衝撃を感じ、A船の左舷船尾部とB船の左舷部とが衝突したことを認めた。 船長Aは、両船の損傷状況を確認して118番通報し、A船及びB船は自力で和歌山市 <sup>かた</sup> 加太港に入った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者B <sub>1</sub> 」、「同乗者B <sub>2</sub> 」という。）を乗せ、船長Bが船体中央部の操舵区画で操船に当たり、沖ノ島西方沖の釣り場に向けて約8knの速力で北北東進していた。

同乗者B<sub>1</sub>は、左舷船首部に左舷方を向いて座り、同乗者B<sub>2</sub>は、左舷船尾部に左舷方を向いて座り、それぞれの釣り竿を竿立てに挿して竿先を船外に向けていた。(写真1、写真2参照)



写真1 同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>の乗船姿勢（再現）



写真2 竿立て

船長Bは、北北東進中、船首方の釣り場付近に数十隻の船舶を認めていたが、同船舶までは距離があったので、魚群探知機を見ていたところ、ふと船首方を見て至近にA船を認め、右舵を取るとともに機関を中立としたが、B船とA船とが衝突した。

(図1、図2 参照)

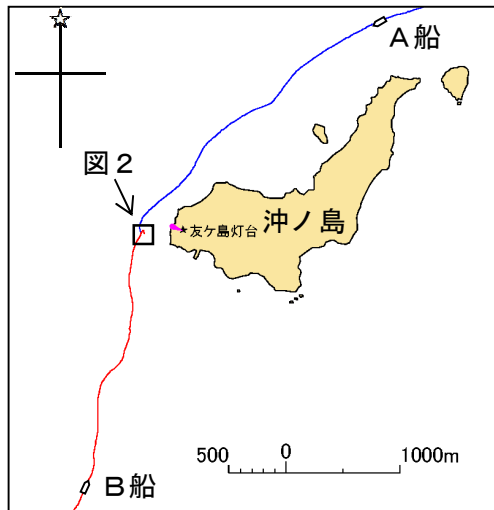


図1 航行経路図

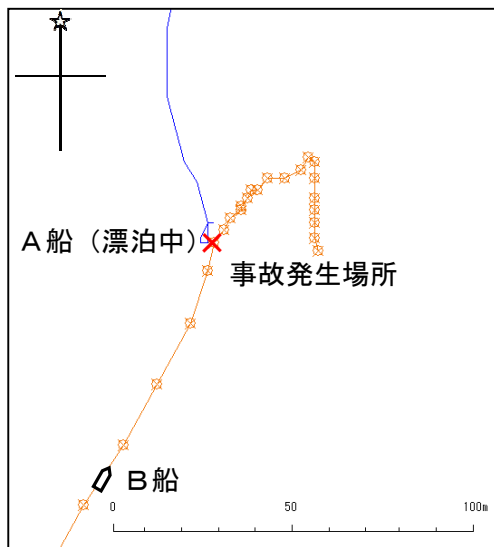


図2 航行経路図(拡大)

船長Bは、当日の釣果が全くなかったことから魚群探知機を見ることに意識を向けていたので、前路で漂流を開始したA船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。

分析

A船は、南進中、船長Aが、船首方にB船を認めた際、B船が漂流していると思い、B船の前路で船首を南西方に向けて漂流を開始して釣りの仕掛けの準備を始め、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったことから、B船がA船に向かって接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、B船の乗船者2人が左舷部に左舷方に向けて座り、それぞれの竿先が船外に向けて釣りをしているように見えたことから、B船が漂流していると思ったものと考えられる。

B船は、北北東進中、船長Bが、魚群探知機を見ることに意識を向けながら操船を続け、周囲の見張りを行っていなかったことから、前路で漂流を開始したA船に気付くのが遅れ、至近にA船を認めて衝突

	<p>を避けようと右舵を取るとともに機関を中立としたが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、船首方の釣り場付近に数十隻の船舶を認めていたが、同船舶までは距離があり、また、当日の釣果が全くなかったことから、魚群探知機を見ることに意識を向けていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が南進中、B船が北北東進中、船長Aが、船首方にB船を認めた際、B船が漂泊していると思い、B船の前路で船首を南西方に向けて漂泊を開始して釣りの仕掛けの準備を始め、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったため、B船が接近していることに気付かず、また、船長Bが、魚群探知機を見ることに意識を向けながら操船を続け、周囲の見張りを行っていなかったため、A船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、周囲に他船を認めた場合、動静を正確に把握し、航行中の他船の前路で漂泊を開始しないこと。</li> <li>・ 船長は、航行中、魚群探索に意識を集中することなく、常時周囲の適切な見張りを行うこと。</li> </ul>