

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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5月2日 14時50分ごろ
発生場所	大分県臼杵市佐志生港東方沖 佐志生港尾本A防波堤灯台から真方位107° 1.6海里付近 (概位 北緯33° 10.1′ 東経131° 51.9′)
事故の概要	プレジャーヨットフィースト二世は、南西進中、また、プレジャーボートじゃじゃ丸は、船首を北東方に向けて漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月17日、主管調査官（門司事務所）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 プレジャーヨット フィースト二世、11トン 271-29236岡山、個人所有 B プレジャーボート じゃじゃ丸、0.6トン 294-25982大分、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
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 上げ潮の初期、潮流 北北東流
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、臼杵市臼杵港へ向け、約5ノットの対地速力で自動操舵により南西進していた。 船長Aは、左舷船首方にB船を視認した際、漂流しているように見えたので、同じ針路で航行してもB船の左舷方を安全に通過できると思い、B船から目を離し、手元のタブレットで臼杵港の情報を調べたり、GPSプロッターの画面を確認したりしながら航行を続けた。 船長Aは、突然、船首方から声が聞こえたので船首方を見たところ、B船を至近に認め、急いで手動操舵に切り換えて右舵を取ったものの、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 A船の同乗者の1人は、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。 船長Aは、B船と安全に通過できると思い、手元のタブレット及びGPSプロッターの画面を見ることに意識を向けており、前方の見張りを行わなかったため、A船の前路にB船がいることに気付かなかったと本事故後に思った。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、船首を北東方に向けて主機を停止し、船首部からパラシュート型シーアンカーを投入して釣りをを行いながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは、船首方にB船に向けて航行するA船を認めたが、ふだん、釣り場では航行中の船舶が漂泊中のB船を避けていたので、A船もB船を避けてくれると思い、右舷側で釣りをを行っている同乗者Bを時々見つ、船尾部で釣りの片付けを行いながら漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、再度船首方を見たところ、A船がB船を避ける様子がなく接近するので、急いで主機を始動させてパラシュート型シーアンカーを揚収しようとしたが、間に合わない判断し、A船に向かって大声を出して手を振り合図を送ったが、さらに接近するので、衝突の危険を感じて、同乗者Bと共にB船の右舷側から海に飛び込んだ。</p> <p>B船は、船長B及び同乗者Bが海に飛び込んだ後、B船の船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、救命胴衣が膨張し海上に浮いているところを船長Aに救助され、出発地の港へ搬送され、B船は、海上保安庁から連絡を受けた救助船にえい航されて同港に入港した。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B船が風浪の影響を受けて圧流されており、A船を初認した際、すぐに衝突を避ける動作を取れば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、南西進中、船長Aが、左舷船首方に漂泊中のB船を認めた際、B船の左舷方を安全に通過できると思い、B船から目を離し、タブレット及びGPSプロッターの画面に意識を向けながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、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、タブレット及びGPSプロッターの画面に意識を向けていたことから、その後、圧流されてA船の前路にB船がいることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、船首方から接近するA船を認めた際、航行中のA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、釣りの片付けをしながら漂泊を続けたことから、A船が接近していることに気付くのが遅れ、大声を出して手を振り合図を送ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、左舷船首方に漂泊中のB船を認めた際、B船を安全に通過できると思い、タブレット及びGPSプロッターの画面に意識を向けながら同じ針路及び速力で航行を続けたため、前路で漂泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、接近するA船を認めた際、航行中のA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えら</p>

	れる。
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、航行中、漂泊船の位置が変化することを考慮し、GPSプロッターの画面等のみを意識を向けることなく、漂泊船から遠ざかるまで、その動向を継続的に監視すること。・ 船長は、漂泊中に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、風浪の影響も考えて、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。