

船舶事故調査報告書

令和6年8月28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27日 06時30分ごろ
発生場所	和歌山県田辺市 ^{なだの} 灘島北北東方沖 田辺沖ノ島灯台から真方位040° 1,370m付近 (概位 北緯33° 43.6′ 東経135° 20.1′)
事故の概要	漁船ふくよし丸は、西北西進中、また、遊漁船 ^{そらかげ} 空風は、船首を北東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年12月19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 漁船 ふくよし丸、12.27トン WK2-3291（漁船登録番号）、個人所有 第252-9651号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 空風、5トン未満（長さ6.33m） 252-16263和歌山、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（令和5年4月13日をもって失効中） B 船長B、二級小型・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板に擦過痕 B 右舷船尾部外板に亀裂等、舵取機が損傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：06時41分ごろ、常用薄明開始時刻：06時14分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、法定灯火を表示して0.75海里レンジとしたレーダーを作動させ、操業の目的で田辺市田辺漁港を出航した。 船長Aは、田辺市 ^{さいだ} 斎田崎南方沖で灘島北北東沖の田辺灘島灯浮標付近に向けて西北西進に変針した際、目視及びレーダーにより船首方を確認したが他船を認めず、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、約10～11ノットの対地速力で手動操舵により西北西進を続けた。 船長Aは、操舵室中央にある舵輪を立った姿勢で持ち、右舷船首方 ^{しもはや} の下芳養湾から船首方に出航してくる船がないかどうか見ながら目視により航行中、船首方至近にB船の灯火を認めて左舵一杯としたが間に合わず、A船の右舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

	<p>船長Aは、船長Bから負傷者はいないこと及びB船の損傷状況、並びに救助を依頼していることを聞き、連絡先を交換後、所属する漁業協同組合担当者に本事故の発生を報告して海上保安庁への通報を依頼し、田辺漁港に帰航した。</p> <p>船長Aは、本事故発生時、日出前の薄明時で薄暗く、B船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。また、変針した際にレーダーを見たとき、B船はレーダー画面の外周付近にいて、船影が映っていたとしても船と識別できなかったのではないかと思い、レーダーを継続的に確認すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、小型船舶操縦免許証の更新を行っていなかった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、田辺灘島灯浮標北北東150m付近で船首を北東方に向けて機関を停止し、錨泊していか釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、操舵区画後方の椅子に座り、釣り客や周囲の状況を見ていたところ、右舷方からB船に向かってくるA船を視認したが、ふだん航行する他船が錨泊中のB船を避けて航行していたので、A船がB船を避けてくれると思い、釣り客の様子を見ながら錨泊を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が右舷方約30mまで接近しても針路及び速力を変える様子がなかったので、衝突の危険を感じて機関を始動し前進に入れ、約2～3m前進した頃、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、釣り客に負傷のないこと及びB船の損傷状況を確認し、マリーナ担当者に無線で救援を要請し、来援したマリーナの救助船により、マリーナにえい航された。</p> <p>船長Bは、後日、病院を受診し、^{けい}頸椎捻挫と診断された。</p> <p>船長Bは、B船には汽笛が装備されていたが故障していて使用できなかった。</p> <p>B船は、本事故当時、周囲が明るくなってきたのでいか釣り用の灯火を消灯し、法定灯火を表示した状態で操舵区画上部に錨泊中を示す黒色の球形形象物を掲げていた。</p>
分析	<p>A船は、西北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、右舷船首方の下芳養湾から船首方に出航してくる船がないかどうか見ながら目視により西北西進を続け、レーダーによる継続的な見張りをしなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、西北西進に変針した際、目視及びレーダーにより船首方を確認して他船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ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視により西北西進中、日出前の薄明時で薄暗かったことから、B船に気付くのが遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、本船の操</p>

	<p>船を行ってはいなかった。</p> <p>B船は、船首を北東方に向けて錨泊中、船長Bが、航行中のA船がB船を避けてくれると思い、釣り客の様子を見ながら錨泊を続け、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、衝突の危険を感じて機関を始動し前進に入れたが間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだんから航行中の他船が錨泊中のB船を避けていたことから、航行中のA船が錨泊中のB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、A船が西北西進中、B船が船首を北東方に向けて錨泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、目視により西北西進を続け、レーダーによる継続的な見張りをしなかったため、また、船長Bが、航行中の他船がB船を避けてくれると思い錨泊を続け、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったため、両船とも避航動作が遅れ、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、航行中、前路に他船を認めない状況であっても、目視のみに頼らず、レーダーも継続的に確認するなどして、周囲の見張りを確実にいき、航行の支障となる他船を見落とさないようにすること。 ・ 船長は、受有する小型船舶操縦免許証の有効期間を確認し、更新手続きを行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、汽笛又は有効な音響による信号を行うことができる他の手段を備え、接近する他船を認めた場合、余裕のある時期に、これらの信号により注意喚起を行うこと。