

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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6年9月8日 09時50分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市小高島南方沖 沖ノ白石灯台から真方位351°410m付近 (概位 北緯34°25.2′ 東経133°30.8′)
事故の概要	遊漁船第七おてんと丸は、北進中、また、プレジャーボート今立丸は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年9月10日、主管調査官（広島事務所）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 遊漁船 第七おてんと丸、3.8トン 280-34367岡山、個人所有 B プレジャーボート 今立丸、5トン未満（長さ6.20m） 271-30680岡山、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A 軽傷 1人（釣り客） B なし
損傷	A 左舷船首部外板に破口及び擦過傷 B 右舷船尾部防舷材に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、沖ノ白石西方沖で遊漁を行った後、小高島南方沖の釣りポイントに向けて航行を開始した。 船長Aは、レーダーを休止状態とし、操舵室のすぐ後ろにある後部甲板右舷側の操縦区画（以下「操縦区画」という。）で立って操船に当たり、釣り客のうち1人（以下「釣り客A ₁ 」という。）を前部甲板左舷側に、別の釣り客1人（以下「釣り客A ₂ 」という。）を同甲板右舷側に、他の釣り客2人を後部甲板に腰を掛けさせていた。 釣り客A ₁ は、顔を下方に向けて釣り糸のもつれを解いていた。（図1参照）

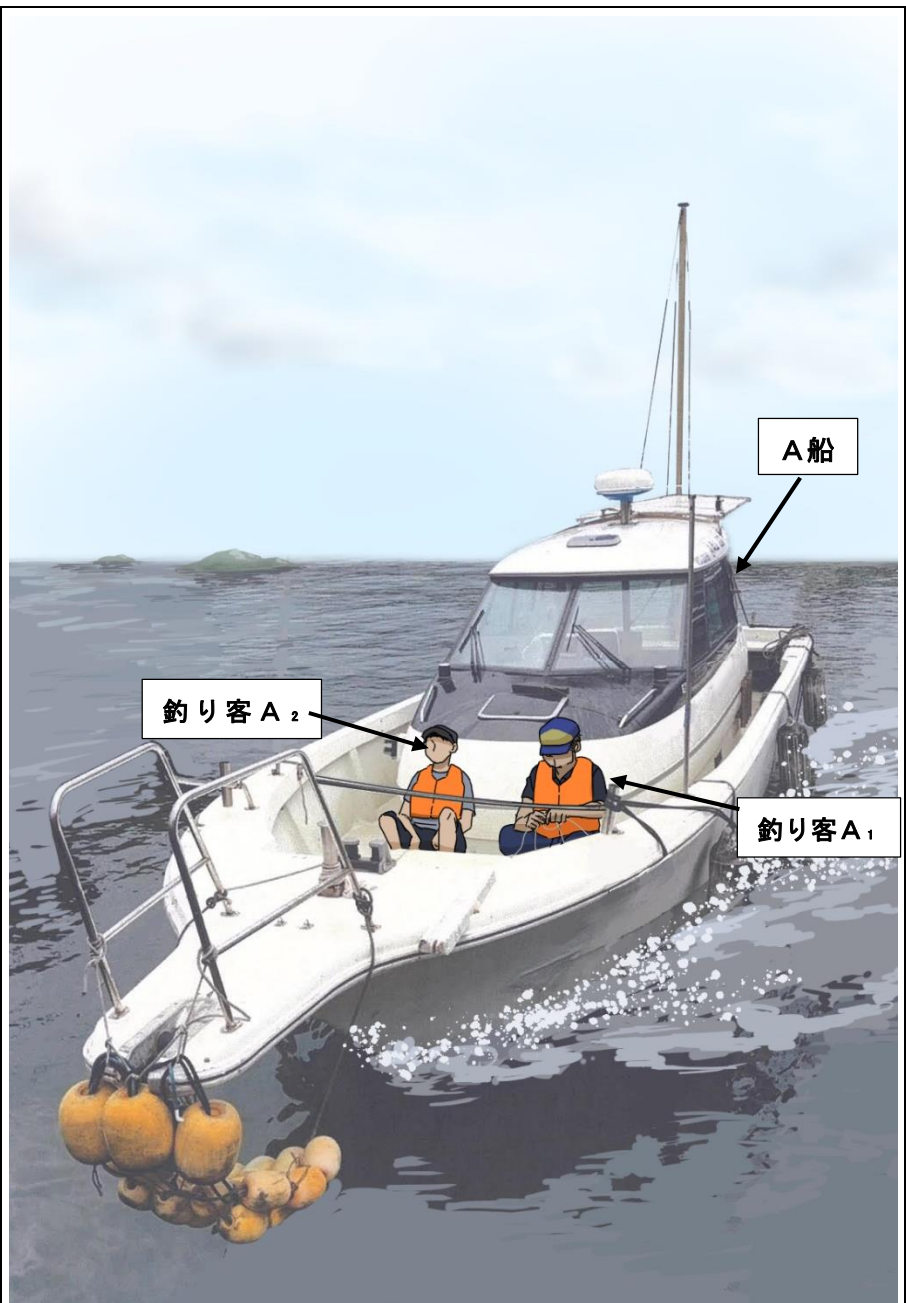


図1 釣り客A₁及び釣り客A₂の着座位置（概要）

A船は、約14ノットの対地速力で北進中、僅かな船首浮上により左舷船首方に約20°の死角が生じた状態で、船長Aが、操舵位置から操舵室のガラス越しに前方を見ながら、手動操舵により操船していたところ、前路で漂泊中のB船に接近していることに気付かず、左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。（写真1、図2参照）



写真1 船長Aの操舵位置からの前方の見通し状況

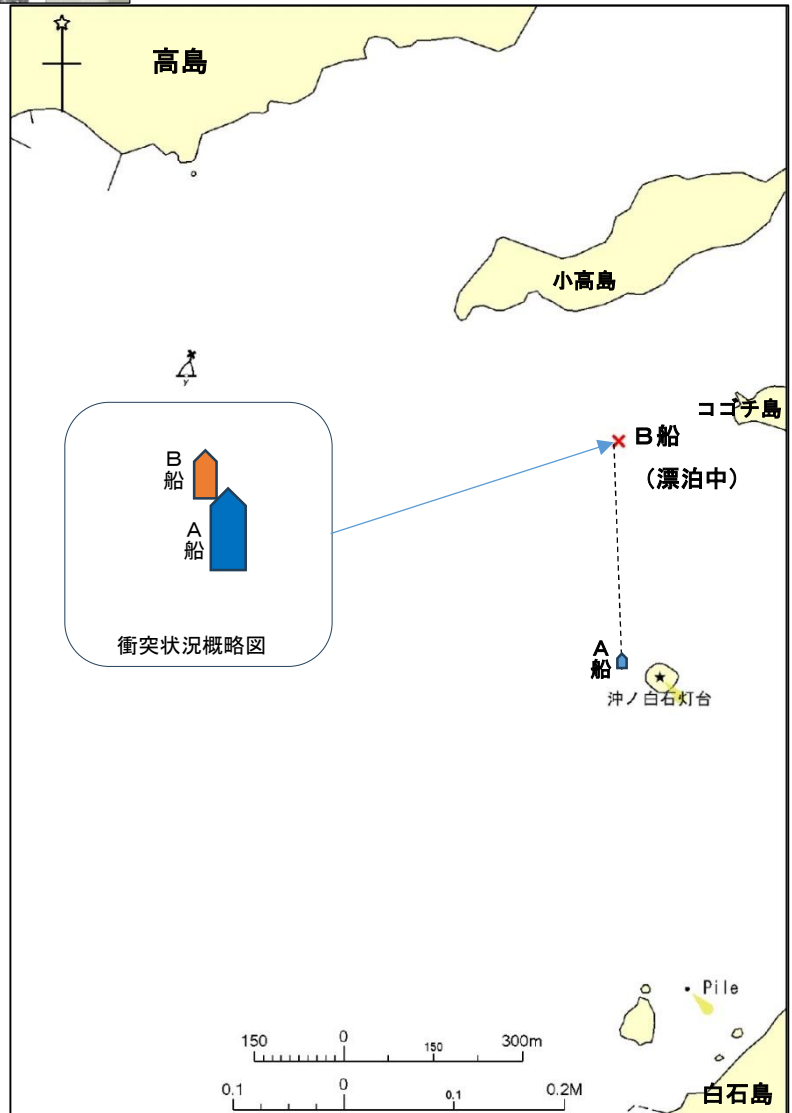


図2 事故発生経過概略図

釣り客A₁は、両船が衝突した際、釣り客A₂の「危ない」という声

を聞いて顔を上げたところ、額をB船のスパンカーのビームで打った。(図3参照)

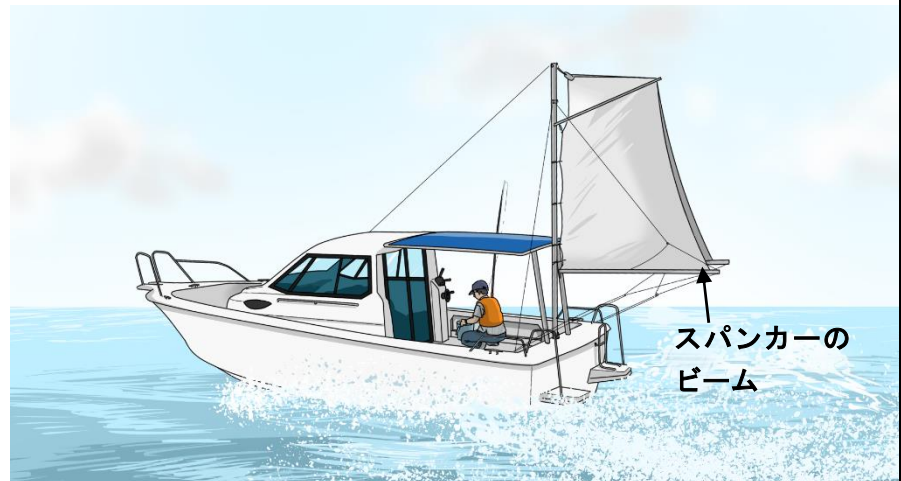


図3 釣り客A₁が額を打ったB船のスパンカーのビーム(概要)

船長Aは、A船を反転させてB船の近くに寄せ、船長Bと共に両船の乗船者のけがの有無及び船体の損傷状況を確認後、A船の船舶所有者に本事故の発生を連絡した。

A船の船舶所有者は、けが人がいたので、119番通報を行った。

通報を受けた消防署の担当者は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

釣り客A₁は、A船で救急車が到着する笠岡市^{こうのそとら}神島外浦港に運ばれ、救急隊員に応急処置を受けた後、自ら運転する自家用車で病院に向かい、全治7日間の前額部挫傷と診断された。

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、白色のスパンカーを掲げ、船首を北方に向けて主機を中立運転として漂泊し、船長Bが後部甲板右舷側で腰を掛けて右方(東方)を向き、同乗者Bが前部甲板左舷側で腰を掛けて左舷方(西方)を向いてそれぞれ釣りをしていた。

船長Bは、釣り竿の先の方を見ながら、釣りに夢中になっていたところ、衝突の約2秒前、船尾方から接近してくるA船を認めたが、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、B船をA船の近くに寄せ、船長Aと共に両船のけが人の有無等を確認した後、自力で航行して笠岡市笠岡港に向かった。

船長Aは、釣りポイントを移動する際、前方を一瞥^{いちべつ}したのみで、B船が小型で船体の色が白かったので見落とし、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったと本事故後に思った。

船長Aは、ふだんは高さのある操縦席に腰を掛けて操船するので、船首死角は生じないが、本事故時、視界も良く、移動距離が約500mと近距離であったので、危険はないと思い、操縦区画で操船をしていた。

	<p>船長Aは、小高島南方沖に向かってA船を操船中、A船の船首死角の中にB船が入り、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、衝突するまでB船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長A及びA船の釣り客は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、釣りをしながら漂泊中、断続的に周囲を見渡していたが、衝突の直前まで接近してくるA船に気付かず、音響による信号を行う手段はあったものの、時間的な余裕がなく、注意喚起信号を行うことができなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故時、主機を中立運転としていたので、5秒程度あればB船を移動させることができたと思われた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、僅かな船首浮上により左舷船首方に約20°の死角が生じた状態で北進中、船長Aが、操縦区画から操舵室のガラス越しに前方を見ながら、船首を左右に振るなどの死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に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。</p> <p>船長Aは、釣りポイントを移動する際、前方を一瞥したのみで、前路で漂泊中のB船を見落としたことから、前路に航行の支障となる船舶はいないと思われたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんは船首死角の生じない操縦席に腰を掛けて操船していたが、本事故時、視界も良く、移動距離が約500mと近距離であったことから、危険はないと思われ、操縦区画で操船をしていたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北方に向けて漂泊中、船長Bが、後部甲板右舷側で腰を掛け、右方（東方）を向いた姿勢で釣りに夢中になり、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船尾方から接近してくるA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北進中、B船が船首を北方に向けて漂泊中、船長Aが、前路で漂泊中のB船を見落としたまま左舷船首方に約20°の死角が生じた状態で、船首を左右に振るなどの死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、B船に接近していることに気付かず、また、船長Bが、釣りに夢中になり、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、船尾方から接近してくる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>
<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"> ・ 小型船舶の船長は、航行を開始する前に周囲の安全を十分に確認した上で、航行中に船首死角が生じる場合は、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行うこと。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 操縦区画で操船すると船首死角が生じる小型船舶の船長は、近距離の移動であっても、死角の生じることがない操縦席に腰を掛けて操船すること。・ 漂泊中の小型船舶の船長は、釣り等に夢中になり過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行い、自船に接近する他船を認めた場合は、その船舶に対して注意喚起を行い、更に接近する場合は、速やかに移動するなどの衝突を避ける措置を採ること。 |
|--|---|