

# 船舶事故調査報告書

令和7年5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6年7月28日 10時30分ごろ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 発生場所                             | 関門港関門航路<br>門司埼灯台から真方位062° 2.0海里（M）付近<br>（概位 北緯33° 58.7′ 東経130° 59.9′）                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 事故の概要                            | 遊漁船New yellowは、南西進中、また、遊漁船FOLK IN ONは、船首を北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 事故調査の経過                          | 令和6年10月16日、主管調査官（門司事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 遊漁船 New yellow、2.8トン<br>291-43404福岡、個人所有<br>B 遊漁船 FOLK IN ON、2.6トン<br>295-45718福岡、個人所有                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、一級小型・特定<br>B 船長B、二級小型・特定                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 負傷者                              | A なし<br>B 軽傷 3人（釣り客）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 損傷                               | A 右舷船首部外板に擦過傷<br>B 船外機に破損                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好、<br>気温 約32℃<br>海象：海上 平穏、潮流 東流約1.0～1.5ノット（kn）                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 事故の経過                            | A 船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、関門港内で適宜釣り場を変えながら遊漁を行っていた。<br>船長Aは、関門港長府区での遊漁を終え、関門橋東方沖に向かうこととし、目視で関門橋の方を確認したところ、前方に漂泊中のB船を視認した。<br>船長Aは、B船までまだ距離があったので、B船に接近するようであれば避航動作を取れば良いと思い、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、針路を関門橋東方沖に向け、A船を南西進させ始めた。<br>A船は、徐々に増速して約10～12knの対地速力で南西進中、船首浮上による死角が生じる状況となった。<br>船長Aは、本事故前日の夕方から深夜にかけて遊漁を行い、睡眠をとることなく、本事故当日の早朝から遊漁を行っていたので、疲れを感じていた。 |

船長Aは、気温が約30℃を超える中、暑さで注意力等が散漫となり、B船の存在を忘れ、前方の見張りを行うことなく操船を続けていたところ、突然、衝撃音を聞いた。

船長Aは、主機を中立運転とした後、周囲を見渡してB船と衝突したことに気づき、A船の釣り客の負傷及び損傷の有無を確認した後、A船をB船に接近させてB船の損傷状況等を確認した。

船長Aは、B船の船外機が損傷し、自力航行が不可能な状態であったので、B船を関門港<sup>たのうら</sup>田野浦区までえい航した。

船長Aは、その後、118番通報を行った。

(図1 参照)

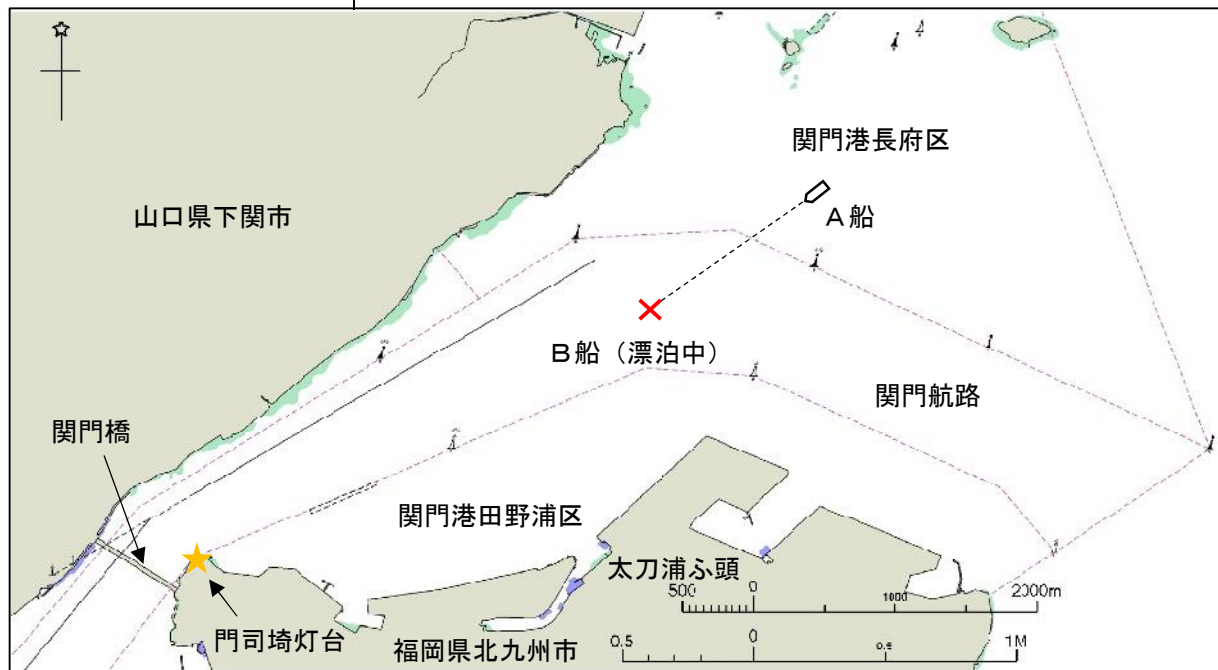


図1 事故発生経過概略図

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、関門航路で潮流による流し釣りと潮上りを繰り返しながら遊漁を行っていた。

船長Bは、関門港<sup>たのうら</sup>田野浦区太刀浦ふ頭北方沖の関門航路で潮上りを終え、船首を北西方に向け、船外機を中立運転として漂流を開始した後、潮流により東方に流されながら遊漁を再開した。

船長Bは、周囲を確認し、B船の方に向かってくるA船を認めたが、ふだん遊漁船が遊漁模様を確認する目的で至近に接近することがあったので、いずれA船の至近で停止するか、至近を通過して行くと思った。

船長Bは、A船の動静を見ていたところ、A船が船首浮上した状態で速力を落とすことなく接近するので、不審に思い、衝突を避ける目的で、船外機を前進に操作してB船を僅かに前進させた。

船長Bは、その後もA船の動静を継続的に見ていたところ、B船が潮流により東方に圧流されて再びA船と接近する状況となったのを認

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>めた。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じ、船外機を前進に操作してB船を僅かに前進させたものの、間に合わず、B船の船外機とA船の船首部とが衝突するのを認めた。</p> <p>船長Bは、直ちに本事故の発生を118番通報し、B船の釣り客の負傷及び損傷の有無を確認した後、船外機が損傷して自力航行が不可能な状態であったので、船長AにB船のえい航を依頼した。</p> <p>B船は、A船によって関門港田野浦区までえい航された。</p> <p>B船の釣り客3人は、後日、病院を受診し、それぞれ、頸椎捻挫、腰椎捻挫、左下腿打撲等と診断された。</p> <p>B船は、携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備えていなかった。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 分析 | <p>A船は、南西進中、船長Aが、A船の前方にB船がいることを視認していたものの、B船に接近するようであれば避航動作を取れば良いと思い、A船に船首浮上による死角が生じている状況下、注意力等が散漫となり、B船の存在を忘れ、前方の見張りを行っていなかったことから、B船と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、釣り場を出発する際、目視により前方を確認し、前方にB船以外の他の船舶を認めず、B船までまだ距離があったことから、B船に接近するようであれば避航動作を取れば良いと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故前日の夕方から深夜にかけて遊漁を行い、睡眠をとることなく、本事故当日の早朝から遊漁を行っていたことから、睡眠不足の上、疲労が蓄積していたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、気温約30℃を超える中、睡眠不足の上、疲労が蓄積した状況であったことから、本事故当時、注意力等が散漫となっていたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西方に向けて漂泊中、船長Bが、潮流により東方に圧流されている状況下、B船に接近するA船を視認した際、A船の動静を不審に思い、潮流を考慮して大幅な避航動作を取らなかったことから、僅かに避航動作を取った後、潮流により東方に圧流されて再びA船と接近する状況となり、A船に対する避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備えていなかったことから、A船に対して有効な注意喚起を行うことができなかったものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、A船が南西進中、B船が船首を北西方に向けて漂泊中、船長Aが、A船の前方にB船がいることを視認していたものの、注意力等が散漫となり、B船の存在を忘れ、前方の見張りを行っていな</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | <p>かったため、B船と接近していることに気付かず、また、船長Bが、潮流により東方に圧流されている状況下、B船に接近するA船を視認した際、潮流を考慮して大幅な避航動作を取らなかったため、僅かに避航動作を取った後、潮流により東方に圧流されて再びA船と接近する状況となり、A船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 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"> <li>・ 遊漁船の船長は、航行中、常時周囲の適切な見張りを行うこと。また、船首浮上による死角を生じている場合、時々、操船位置を移動して周囲の状況を確認したり、船首を大きく左右に振ったりし、更にレーダーを有効に活用して常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 遊漁船の船長は、業務を行う前に睡眠時間を十分に確保するとともに、疲労の蓄積を避けるような業務形態を採ること。</li> <li>・ 遊漁船の船長は、接近する船舶の操船意図が分からない場合、予断を持たず、有効な音響等による信号を行うなどすることにより、接近する船舶に適切な行動をとるように促すとともに、衝突を避ける際には、潮流を考慮して余裕を持って避航動作を取ること。</li> <li>・ 小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）では、長さ12m未満の小型船舶には汽笛を備える義務はないが、遊漁船の船長は、漂泊中、自船に接近する船舶に対して音響による注意喚起を行うため携帯式エアホーン等を備えることが望ましい。</li> </ul> |