

# 船舶事故調査報告書

令和元年10月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）  
委員 田村 兼吉  
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年12月2日 14時28分ごろ
発生場所	愛知県南知多町篠島 <sup>しの</sup> 西方沖 羽島 <sup>はしま</sup> 灯標から真方位157° 1,530m付近 (概位 北緯34°40.8' 東経136°58.8')
事故の概要	プレジャーボート <sup>マルミズマル</sup> Maru Mizu Maruは、北北東進中、また、プレジャーボート <sup>コスモス</sup> COSMOSは、西北西進中、両船が衝突した。 COSMOS は、船長が負傷し、船首部船底外板の擦過傷等を生じ、また、Maru Mizu Maru は、右舷船尾部外板の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A プレジャーボート Maru Mizu Maru、6.1トン 240-65753愛知、有限会社水野エスユービー 10.49m (Lr) × 3.06m × 1.40m、FRP ディーゼル機関、368kW、平成27年2月 B プレジャーボート COSMOS、3.1トン 240-60480愛知、株式会社丸福商店 8.43m (Lr) × 2.43m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、170kW、平成19年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成23年5月20日 免許証交付日 平成27年11月2日 (令和3年5月19日まで有効) B 船長B 男性 65歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年5月19日 免許証交付日 平成28年3月7日 (令和3年5月18日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船尾部外板に亀裂及び破損、スパンカーに折損 B 船首部船底外板及び左舷船首部外板に擦過傷</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2～0.5m、潮汐 高潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で、平成30年12月2日06時30分ごろ三重県鳥羽市神島西方沖に向けて愛知県高浜市所在のマリーナを出発した。</p> <p>A船は、神島西方沖の釣り場で釣りを行った後、14時00分ごろ篠島及び南知多町日間賀島の各西方沖を通過する予定で帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、約20ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により真方位約010°の針路で航行した。</p> <p>船長Aは、篠島西方沖に差し掛かる頃、付近の船首方に船舶がおらず、同島付近から西航する他船も見掛けなかったため、航行の支障となる船舶はいないと思って北北東進中、14時28分ごろ、大きな衝撃を感じ、すぐに減速して船尾方を確認したところ、A船の後部甲板が損傷していることに気付いた。</p> <p>船長Aは、船尾方から来た船長Bに声を掛けられてB船と衝突したことを知り、互いに状況を確認したのち、A船のマリーナ経由で118番通報を行った。</p> <p>A船は、海上保安庁の巡視艇による調査を受けたのち、A船の係留場所であるマリーナに帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bの家族1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、釣りの目的で、09時30分ごろ伊良湖水道周辺の釣り場に向けて愛知県東海市大田川の定係地を出航した。</p> <p>B船は、釣り場に至って釣りを行った後、燃料補給の目的で南知多町篠島漁港に立ち寄り、14時18分ごろ伊勢湾沖ノ瀬灯浮標付近の釣り場に向けて同港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操縦し、同乗者Bが操縦席後方で前方を向いて立った姿勢で見張りをを行い、約10knの速力で南西進したものの、北の風が強くなり、波が高くなってきたので、釣りを断念して大田川の定係地に向けて帰港することとし、針路を西北西に転じ、航行を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、右舷船首方に見えた南航する貨物船及び左舷船首方に見えた北航する漁船2隻をB船より先に前方を通過させることとし、動静に注意しながら航行を続けたところ、左舷方から接近するA船に気付き、主機を中立運転としたが、B船の船首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃により左舷側の椅子の前に倒れそうになり、右手で</p>

	<p>操舵室の操縦ハンドルを掴んで身体を支えた。</p> <p>同乗者Bは、身体が左舷側に飛ばされて壁に当たり、左舷側の椅子の上に倒れた。</p> <p>B船は、一旦A船から離れ、船長Bが、同乗者Bに自船の船首の損傷状況を確認させ、A船が離れて行くのを認めたので、追ってA船に接近し、船長Aの安否を確認したのち、来援した巡視艇による調査を受け、南知多町師崎漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、後日、病院で受診し、約2週間の通院加療を要する右手関節炎と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、写真2 A船の損傷状況、写真3 A船操縦席の状況、写真4 B船、写真5 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、レーダー及びGPSプロッターを装備していた。</p> <p>船長Aは、ふだんから篠島西方沖の海域を何度も航行しており、慣れた海域であったので、本事故当時、レーダーを使用しておらず、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、A船の操縦席前面右側の窓ガラスと右舷側の窓ガラスの間に幅約20cmの窓枠があるが、身体を前面に乗り出すか又は右舷側の窓ガラスから覗き込むなどして右舷方の見張りを適切に行っていなかったと本事故後に思った。(写真1参照)</p> <div data-bbox="730 1128 1216 1491" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船の操縦席からの右舷方の見通し状況</p> <p>船長Aは、ふだん、篠島西方沖の海域では、航行するほとんどの船が北航及び南航する船であり、本事故当時の時間帯に篠島から出港して西方に航行する船を見掛けなかったため、右舷方から来る船はいないと思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、レーダーをノースアップ、1.25海里(M)のレンジで使用し、全周を探知して表示していたが、右舷船首方の貨物船及び左舷船首方の漁船2隻に意識を向けていたため、A船の映像に気付かなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、篠島西方沖を北北東進中、船長Aが、ふだん、本事故当時の時間帯に篠島付近から西航する他船を見掛けなかったため、右舷方から来る船はいないと思い、右舷方の死角を補う見張りを適切に行わないまま航行を続けたことから、右舷方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、篠島西方沖を西北西進中、船長Bが、接近する右舷船首方の貨物船及び左舷船首方の漁船2隻に意識を向けて航行を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、篠島西方沖において、A船が北北東進中、B船が西北西進中、船長Aが、右舷方から来る船はいないと思い、右舷方の死角を補う見張りを適切に行わないまま航行を続け、また、船長Bが、接近する右舷船首方の貨物船及び左舷船首方の漁船2隻に意識を向けて航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、慣れた海域においても、ふだん他船を見掛けない海域から来る船舶の有無を確かめ、船がいらないと思わずに周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、航行中、窓枠等で視界が妨げられる場合は、身体を前面に乗り出すなどして、死角を補って見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、目視による見張りのみならず、レーダー等のあらゆる手段を用いて常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

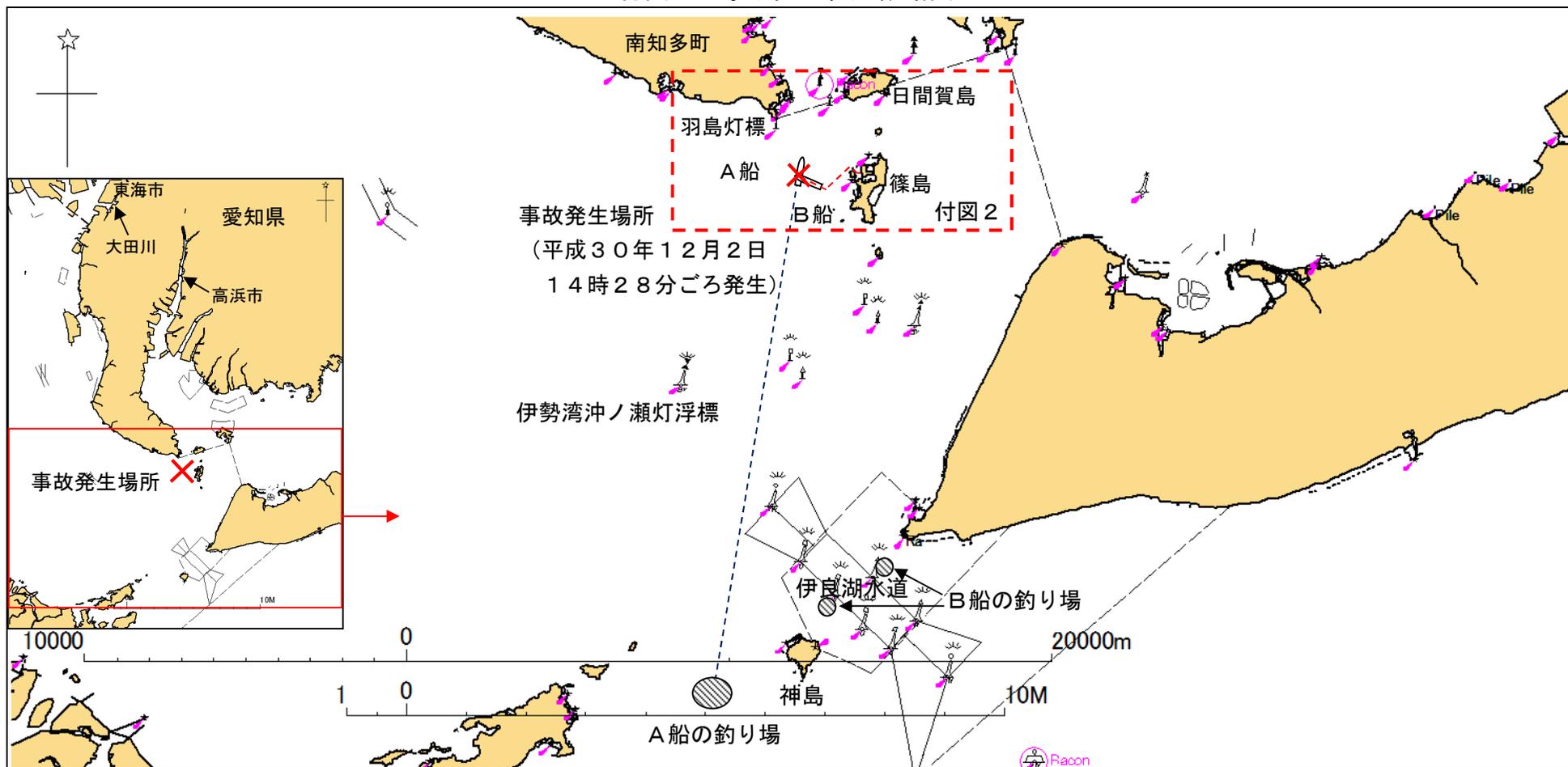




写真2 A船の損傷状況



写真3 A船操縦席の状況



写真4 B船



写真5 B船の損傷状況

