

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年10月18日 11時23分ごろ
発生場所	愛知県田原市福江漁港北方沖 三河福江港小中山東防波堤北灯台から真方位009° 1,180m 付近 （概位 北緯34° 39.7′ 東経137° 05.6′）
事故の概要	漁船 ^{ほな} 華丸は、南進中、また、プレジャーボートイノセンス号は、船首を北東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 イノセンス号は、船長及び同乗者が負傷し、船体中央部の操舵区画の破損等を生じ、また、華丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年11月1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 漁船 華丸、2.8トン AC3-38241（漁船登録番号）、個人所有 9.05m (Lr) × 2.36m × 0.69m、FRP ディーゼル機関、214kW（動力漁船登録票による）、 平成10年9月19日 B プレジャーボート イノセンス号、5トン未満 240-30650愛知、個人所有 6.26m (Lr) × 2.28m × 1.10m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成4年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 45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16年7月16日 免許証交付日 令和元年7月16日 （令和7年7月5日まで有効） B 船長B 77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16年6月4日 免許証交付日 平成31年2月22日 （令和6年6月3日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 2人（船長B及び同乗者）</p>						
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B 船体中央部の操舵区画に破損、船尾部ハンドレールに曲損、船外機カバーに破損等（写真1参照）</p> <div data-bbox="742 405 1225 734" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 B船の操舵区画の破損状況</p>						
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>太陽の高度及び方位</p> <table border="1" data-bbox="549 943 1171 1039"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>高度（°）</th> <th>方位（°）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11時20分</td> <td>45.7</td> <td>174.0</td> </tr> </tbody> </table>	時刻	高度（°）	方位（°）	11時20分	45.7	174.0
時刻	高度（°）	方位（°）					
11時20分	45.7	174.0					
事故の経過	<p>A船は、船長A及び乗組員2人が乗り組み、採介藻（潜水器）漁の目的で、令和5年10月18日05時30分ごろ福江漁港を出港し、漁場を移動して漁を行い、三河湾南部の立馬埼^{たつまき}海況観測灯浮標西方に至り11時00分ごろまで漁を行った。</p> <p>船長Aは、ふだんから、福江漁港北方沖で時々小型船舶が釣りをしていることを知っていたが、船首方を見渡し、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じて見えにくかったものの、船首方に小型船舶が見当たらず、航行の支障となる船はいないと思い、帰港することとした。</p> <p>A船は、漁場を出発し、GPSプロッターを作動させ、船長Aが操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて、目視で見張りに当たり、手動操舵により、約11ノットの対地速力で南進を始めた。</p> <p>A船の乗組員は、1人が船長Aの右隣りで船首方を向いて操縦席に腰を掛けて休み、また、別の1人が操舵室右舷側で船尾方を向いて操縦席に腰を掛けクーラーボックス内の整理を行っていた。</p> <p>船長Aは、GPSプロッター画面を見ながら航行を続けていたところ、船長Aの右隣りにいた乗組員が上げた声を聞いて視線を船首方に向け、船首方至近となったB船を認め、主機を中立、右舵一杯としたものの、11時23分ごろA船の左舷船首部とB船の船体中央部とが衝突した。（写真2、3参照）</p>						



写真2 A船



写真3 A船の操縦席から船首方の見通し状況

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、釣りの目的で、福江漁港北方沖の釣り場に向け、06時00分ごろ愛知県西尾市吉田港を出港した。

B船は、福江漁港北方沖の釣り場に到着し、船首を北東方に向け、船外機を停止して錨泊を始め、船長Bが左舷中央部の操舵区画の後部に、同乗者Bが左舷船首部に、それぞれ舷外を向いて腰を掛け、釣りを始めた。

船長Bは、ふだんから、錨泊して釣りをを行う際、他船が錨泊船を避けてくれると思っており、釣りに夢中になっていたところ、同乗者Bが左舷船首方から至近となったA船に気付いて声を上げながら右舷側に移動し、船長Bが同乗者Bの声でA船に気付いて頭を屈めた直後、B船とA船とが衝突した。（写真4参照）



写真4 B船

船長Aは、A船がB船に乗り上げて通過した後、A船をB船に接近させて船長B及び同乗者Bの安否と両船の損傷状況を確認して、携帯電話で所属の漁業協同組合に連絡し、その後、海上保安庁に通報した。

B船は、船長Bが携帯電話でB船管理施設担当者に連絡し、来援した僚船にえい航され、吉田港に帰港した。

船長B及び同乗者Bは、救急車で病院に搬送され、船長Bが右肘関節部挫傷と、同乗者Bが左膝挫傷等とそれぞれ診断された。

A船は、自力で航行して福江漁港に帰港した。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、船首浮上等による船首方の死角は生じていなかった。</p> <p>A船の操舵室内にはレーダーが設置されていたが、船長Aが本船を所有した当時から故障しており、使用されていなかった。</p> <p>船長Aは、航行中、太陽光の海面反射でまぶしく感じた際に、サングラスを使用したことはなかった。</p> <p>船長Aは、本事故以前、航行中に他船との衝突のおそれを感じた経験がなく、同乗の乗組員2人に見張りの補助を指示していなかった。</p> <p>B船には、汽笛の設備はなく、有効な音響による信号を行うことができる携帯式エアホーン等を備えていなかった。</p> <p>B船は、本事故当時、錨泊中の船舶が表示する黒色の球形形象物を掲げていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 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 あり A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、福江漁港北方沖において、南進中、船長Aが、船首方を見渡し、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じて見えにくかったものの、船首方に小型船舶が見当たらず、航行の支障となる船はいないと思い込み、GPSプロッターの画面を見ながら南進を続けたことから、至近となるまで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、本事故以前、航行中に他船との衝突のおそれを感じた経験がなかったことから、同乗の乗組員2人に見張りの補助を指示していなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、福江漁港北方沖において、船首を北東方に向けて錨泊中、船長Bが、接近する他船が錨泊船を避けてくれると思い、左舷方を向いて釣りに夢中になり錨泊を続けたことから、A船に気付かず、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、福江漁港北方沖において、A船が南進中、B船が船首を北東方に向けて錨泊中、船長Aが、船首方を見渡し、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じて見えにくかったものの、船首方に小型船舶が見当たらず、航行の支障となる船はいないと思い込み、GPSプロッターの画面を見ながら南進を続け、また、船長Bが、接近する他船が錨泊船を避けてくれると思い、左舷方を向いて釣りに夢中になり錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長Aは、本事故後、次の措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・太陽光の海面反射によりまぶしさを感じる場合など、船首方の見通し状況に応じて、船首甲板上の操縦スタンドで操船することとした。

	<ul style="list-style-type: none">・ 同乗する乗組員に対し、航行に支障となる他船の存在などを知らせるよう、見張りの補助を行わせることとした。 <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、太陽光の海面反射によりまぶしさを感じる状況においては、サングラス等を着用するなどしてまぶしさを軽減する措置を採ること。・ 船長は、目視で周囲を確認して航行に支障のある他船がないと思った場合であっても、見落としている場合もあるので、レーダーを活用した見張りによって継続的に周囲の状況を確認すること。・ 船舶所有者は、設置されたレーダー等の航海計器が使用できない状況となった場合、速やかに修理等を行うこと。・ 船長は、錨泊中であっても、接近する他船が錨泊船を避けてくれると思い込むことなく、常時適切な見張りを行い、接近する他船を認めた場合、前広に携帯式エアホーンなどの大きな音を出せる器具を使用して注意喚起を行うなど、衝突を避けるための措置を採ること。・ 船長は、錨泊する場合、黒色の球形形象物を掲げること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

