

船舶事故調査報告書

平成25年7月18日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年8月25日（土） 16時16分ごろ
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港北方沖 中部国際空港北進入灯施設先端灯から真方位285° 100m付近 （概位 北緯34° 52.9′ 東経136° 47.9′）
事故調査の経過	平成24年8月28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 優真丸、9.7トン AC2-3531（漁船登録番号）、個人所有 14.90m（Lr）×3.87m×1.39m、FRP ディーゼル機関、330.98kW、平成2年3月3日 B プレジャーモーターボート 和田号、5トン未満 243-23790愛知、個人所有 7.25m（Lr）×2.28m×0.86m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成4年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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 昭和60年12月13日 免許証交付日 平成22年5月26日 （平成27年12月12日まで有効） B 船長B 男性 56歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年5月28日 免許証交付日 平成20年7月7日 （平成26年5月27日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）、軽傷 1人（同乗者B ₁ ）
損傷	A 船首船底に擦過傷 B 左舷中央部が大破、船外機濡損、平成24年9月3日に解撤処理された。
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、船長Aが、操舵室の右舷側に

	<p>配置された操縦席の椅子に腰を掛け、常滑市<small>おにざき</small>鬼崎漁港西方沖において、中部国際空港北側の陸地から真方位349°方向に約510m延びる航空導灯（以下「本件導灯」という。）先端部の中部国際空港北進入灯施設先端灯（以下「本件先端灯」という。）周辺に船舶がないことをレーダーで確認したのち、本件先端灯北方沖に向首する針路に定め、自動操舵で本件先端灯に注意を向けながら、約11～12ノット（kn）の速力で南西進中、平成24年8月25日16時16分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B₁及び同乗者B₂を乗せ、16時過ぎごろ、本件導灯西側の根元付近で船首を東に向けて機関を停止し、漂泊して魚釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、B船が南風を受けて本件先端灯を通過し、本件先端灯西北西沖約100mまで流されたので、漂泊を開始した場所まで戻り、機関を停止して漂泊したのち、再び魚釣りをを行うことを考えていたところ、同乗者B₂がB船に接近するA船を発見して大きな声で叫んだので、直ちに操縦席に備えていた笛を吹きながら、機関を始動してA船を避けようとしたが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、B船から船長B及び同乗者B₁を、船上から落水した同乗者B₂をそれぞれ救助後、海上保安庁に通報し、来援した巡視艇にB船の3人を移乗させ、B船をえい航して鬼崎漁港榎戸地区に入港した。</p> <p>船長B及び同乗者B₁は、救急車で病院に搬送され、船長Bが、第3、4、5腰椎椎体骨折、右頬部挫創等によって入院し、同乗者B₁が両下腿打撲擦過傷と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>A船は、約11～12knの速力で航行すれば、船首が約20～30cm浮上して船首方に死角を生じるが、本事故当時、船首を左右に振って死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、伊勢湾の波が高く、釣り船が非常に少ないと感じていたため、本件導灯に近づく小型のモーターボートはいないと思い、また、大きな漁船等は本件先端灯のかなりの沖を通過するものと思っていたので、周囲を見回す回数が少なかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、中部国際空港北方沖を南西進中、船長Aが、本件先端灯に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付</p>

	<p>かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、約11～12knの速力で航行すれば、船首が約20～30cm浮上して船首方に死角を生じる上、操舵室の右舷側に配置された操縦席の椅子に腰を掛けて見張りを行っていたことから、左舷船首方に死角が生じていたものと考えられる。</p> <p>B船は、中部国際空港北方沖において漂流中、船長Bが、魚釣りをすることを考えており、見張りを適切に行っていなかったことから、同乗者B₂の発声でA船に気付き、B船の存在を知らせようとして笛を吹き、機関を始動して衝突を避けようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、中部国際空港北方沖において、A船が南西進中、B船が漂流中、船長A及び船長Bが共に見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 船首死角を生じている場合は、船首死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 漂流中においても周囲の見張りを適切に行うこと。