

## 船舶事故調査報告書

令和元年6月19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5月2日 11時20分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎南方沖 御前崎灯台から真方位175° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34°34.6′ 東経138°13.6′）
事故の概要	漁船海宝丸は、北東進中、また、遊漁船裕洋丸は、錨泊中、両船が衝突した。 裕洋丸は、船長及び釣り客3人が負傷し、左舷中央部外板の亀裂等を生じ、海宝丸は、船首部船底外板の圧壊等を生じた。
事故調査の経過	平成30年5月8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。
<b>事実情報</b> 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 海宝丸、4.9トン SO3-21645（漁船登録番号）、個人所有 9.91m（Lr）×2.77m×1.18m、FRP ディーゼル機関、323.62kW、平成3年7月 第242-16654号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 裕洋丸、4.8トン SO3-19867（漁船登録番号）、個人所有 10.86m（Lr）×3.08m×1.10m、FRP ディーゼル機関、279.50kW、平成1年7月26日 第242-14216号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 75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51年1月30日 免許証交付日 平成27年12月9日 （令和3年2月23日まで有効） B 船長B 男性 70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50年12月26日 免許証交付日 平成27年12月9日 （令和3年2月20日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 4人（船長B及び釣り客3人）</p>
損傷	<p>A 船首部船底外板が圧壊、右舷船首部外板に破口</p> <p>B 操舵室上部に破損、左舷中央部外板に亀裂を伴う凹損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成30年5月2日03時35分ごろ御前崎市御前崎港を出港し、同港南方沖15M付近で漁を行った後、10時20分ごろ帰途につき、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北東進していた。</p> <p>船長Aは、11時00分ごろ後部甲板で漁具を片付けた後、操舵室に入って同室左舷の操縦席に腰を掛け、約13knに増速したところ、船首が浮上して正船首左舷約4°から右舷約11°までの範囲に死角が生じたのを見た。</p> <p>船長Aは、増速前に船首方を見て他船を見掛けなかったため、前路に他船はいないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま北東進し、11時20分ごろ衝撃を感じて主機を中立運転としたところ、船首方至近にB船を認め、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船の安否を確認しようと船首部に移動し、右舷船首付近に落水した釣り客1人を認め、同釣り客が船長B及び他の釣り客によりB船に引き上げられたのを確かめた後、所属する漁業協同組合を通じて海上保安庁に通報するとともに救急車を要請した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、05時30分ごろ御前崎港を出港し、釣り場に至って釣り客に釣りを始めさせ、その後、釣れる場所を求めて移動を繰り返し、11時00分ごろ船首から錨を投下した後、黒色の球形形象物を表示して主機を停止し、船首を西に向けた状態で錨泊を開始した。</p> <p>船長Bは、周囲を見張りながら釣り客に釣りを行わせていたところ、左舷船首方にB船に向かって直進するA船を認め、B船の付近で釣りをを行うために接近している仲間の遊漁船であり、いずれ停止するだろうと思い、様子見を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、約400mの距離に接近してもB船に向かって直進を続けているA船を見て衝突の危険を感じ、主機を前進としてA船を避けようとしたものの、A船と衝突した。</p> <p>A船及びB船は、共に自力で航行して御前崎港に入港し、着岸した。</p> <p>船長B及びB船の釣り客全員は、救急車で病院に搬送されて受診し、釣り客の1人が肋骨骨折等と、船長B及び落水した釣り客を含む他の釣り客2人が頭部及び腰部等の打撲等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん、約12kn以上に増速すると船首方に船首浮上による死角が生じるので、操舵室の両舷の窓から適宜顔を出して船首方を見るようにしていた。</p> <p>船長Aは、本事故時、船首浮上により死角が生じた後、死角外から死角に入る他船を見掛けなかったため、船首方に他船はいないと思い、操舵室の両舷の窓から顔を出して船首方を見なかった。</p> <p>船長Bは、本事故前、B船の付近でよく釣れるようになったという情報を仲間の遊漁船に向けて携帯電話で発信していたので、B船に向かって直進するA船を初めて見たとき、A船が同情報を受信した仲間の遊漁船であり、いずれB船の付近で停止するだろうと思った。</p> <p>船長Bは、A船との衝突の危険を感じたとき、B船に備えていた汽笛を吹鳴する時間的余裕はないと思った。</p>
<p><b>分析</b></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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、御前埼南方沖を北東進中、船首浮上による死角が生じた状況下、船長Aが、船首方に他船はいないと思って航行を続けたことから、前路で錨泊中の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、増速する前に船首方に他船を見掛けなかったこと、増速により船首が浮上して死角が生じた後も死角外から死角に入る他船を見掛けなかったことから、船首方に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、御前埼南方沖で錨泊中、船長Bが、B船に向かって直進するA船を認めた際、A船が、B船の付近で釣りをを行う仲間の遊漁船であり、いずれ停止すると思い、様子見を続けたことから、A船との衝突を避ける措置が遅れ、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、御前埼南方沖において、A船が北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、船首浮上による死角が生じた状況下、船首方に他船はいないと思って航行を続けたため、前路で錨泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、B船に向かって直進するA船を認めた際、A船が、B船の付近で釣りをを行う仲間の遊漁船であり、いずれ停止すると思い、様子見を続けたため、A船との衝突を避ける措置が遅れ、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>・船首浮上により死角が生じた場合、死角を補えるように見張る位置を変えて常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・錨泊中、接近する船舶に対しては、早期に、汽笛等の有効な音響</li> </ul>

	による信号を行って注意喚起するとともに、必要に応じて衝突を避ける措置をとること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

