

船舶事故調査報告書

令和2年9月30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	令和元年6月1日 11時05分ごろ
発生場所	中部国際空港島南方沖 中部国際空港南進入灯施設先端灯から真方位029°620m付近 （概位 北緯34°50.4′ 東経136°48.9′）
事故の概要	遊漁船一栄丸は北東進中、また、プレジャーボートいそたか丸は錨泊中、一栄丸がいそたか丸に衝突した。 一栄丸は船首部外板の擦過傷を生じ、また、いそたか丸は左舷船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月6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 遊漁船 一栄丸、2.9トン AC3-36112（漁船登録番号）、個人所有 9.95m(Lr)×2.20m×0.60m、FRP ディーゼル機関、139.70kW、昭和58年3月 第240-27207号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート いそたか丸、5トン未満 240-34163愛知、個人所有 6.30m(Lr)×1.45m×0.49m、FRP ガソリン機関（船外機）、18.40kW（合計）、平成5年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 82歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年5月18日 免許証交付日 平成29年9月25日 （令和5年4月6日まで有効） B 船長B 男性 44歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成10年10月22日 免許証交付日 平成30年5月14日 （令和5年10月21日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂、機関等に濡損（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、令和元年6月1日04時30分ごろ愛知県常滑市常滑港を出港し、中部国際空港島（以下「本件空港島」という。）南西方沖において遊漁を行った後、11時00分ごろ同港に向けて帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが操縦席に腰を掛け、釣り客3人が前部甲板に、釣り客1人が後部甲板にそれぞれ腰を下ろし、手動操舵により約8ノットの対地速力で航行した。</p> <p>A船は、本件空港島南方沖を北東進中、船長Aが、右舷船首方約500m付近に錨泊中のB船を、左舷船首方約450m付近に2隻の錨泊船（以下、2隻をまとめて「本件錨泊船」という。）を認め、B船と本件錨泊船との間に向けて航行を続けた。</p> <p>船長Aは、A船が本件錨泊船に並ぶ約30m手前で、そのままの針路では本件錨泊船に近づきすぎると思ったので、本件錨泊船から遠ざかって航行する目的で右舵を取り、11時05分ごろ、衝撃を感じて船尾方を振り返ったところ、転覆した状態のB船とB船付近の海面に浮かんでいる船長B及びB船の同乗者（以下「同乗者B」という。）を認め、A船がB船に衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、A船をB船に接近させて船長B及び同乗者Bを救助し、船長B及び同乗者Bが負傷していないことを確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報し、常滑港内にいた僚船（以下「本件僚船」という。）に連絡を取ってB船のえい航を依頼した。</p> <p>A船は、船長Aが、船長B及び同乗者Bを来援した巡視艇に移乗させ、海上保安官の事情聴取に応じた後、自力航行により常滑港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、釣りをを行う目的で、06時30分ごろ常滑港を出港し、本件空港島南方沖において移動と釣りを繰り返した。</p> <p>B船は、10時30分ごろ、本事故発生場所付近（水深約5～8m）に至り、船長Bが、船首を北方に向けて機関を停止した後、船首から四爪錨（重さ約2～4kg）を投下し、錨索（ロープ）を約8～10m繰り出して錨泊を開始した</p> <p>B船は、船長Bが前部甲板に、同乗者Bが後部甲板にそれぞれ腰を下ろして釣りをを行い、11時03分ごろ、船長Bが、左舷方の中部国際空港南進入灯施設付近に北東進中のA船を認め、A船が自船の船首方を右舷側に無難に航過する態勢であったので、錨泊を続けた。</p> <p>船長Bは、A船がB船の西方約80m付近で右転を始めたのを認</p>

	<p>め、その後、A船がB船の西方約50m付近で船首がB船に向いたのを見て衝突の危険を感じ、同乗者Bと共に海に飛び込んだ。</p> <p>船長Bは、海中で衝撃音を聞き、B船にA船が衝突したのを知った。</p> <p>B船は、来援した本件僚船により常滑港の岸壁までえい航されて陸揚げされ、その後廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 陸揚げ直前のB船、写真3 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本件錨泊船から遠ざかって航行することに気を奪われていたので、B船の存在を忘れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、空港島沖合を一般船舶が航行しているので、ふだんから空港島に近づいて航行しており、本件事故時も本件錨泊船とB船の間を十分に航行できると思ったので、空港島に近づいて航行した。</p> <p>船長Bは、揚錨して機関を始動したとしても、約2～3分を要するので、A船が至近で船首を自船に向けた際、どうすることもできないと思った。</p> <p>船長A、A船の全釣り客、船長B及び同乗者Bは、それぞれが救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、本件空港島南方沖において、北東進中、本件錨泊船とB船との間を航行しようとする際、船長Aが、本件錨泊船に近づきすぎると思って右転を始め、本件錨泊船から離れて航行することに気を奪われながら右転を続けたことから、B船に向かう状況となったことに気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件空港島南方沖において、錨泊中、航行中のA船が至近で船首をB船に向けたことから、船長Bがどうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本件空港島南方沖において、A船が、北東進中、本件錨泊船とB船との間を航行しようとする際、船長Aが、本件錨泊船から離れて航行することに気を奪われながら右転を続けたため、B船に向かう状況となったことに気付かず、B船に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"> ・船舶操縦者は、転針中、船首方位の変化に応じて進行方向及び周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

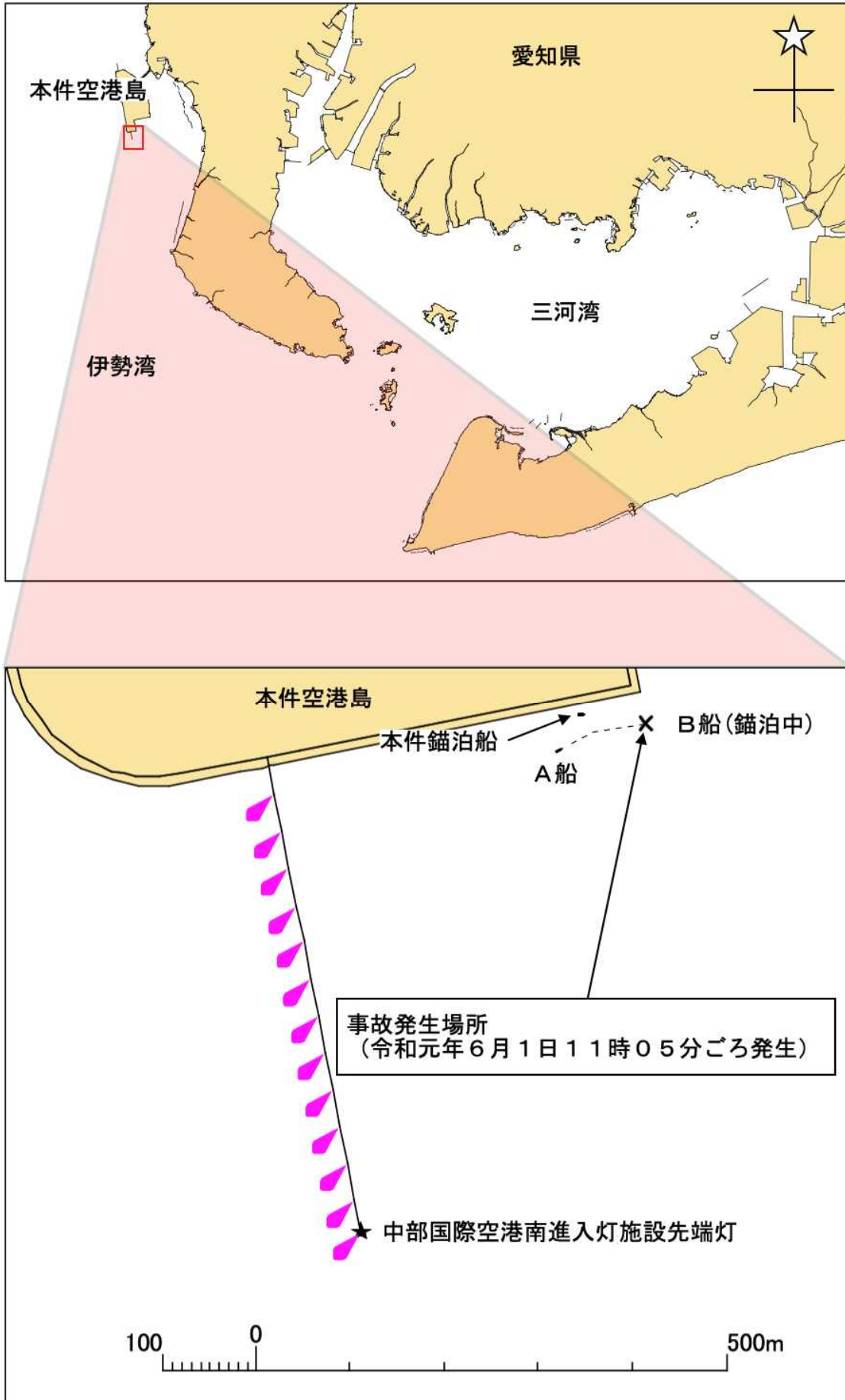


写真1 A船



写真2 陸揚げ直前のB船

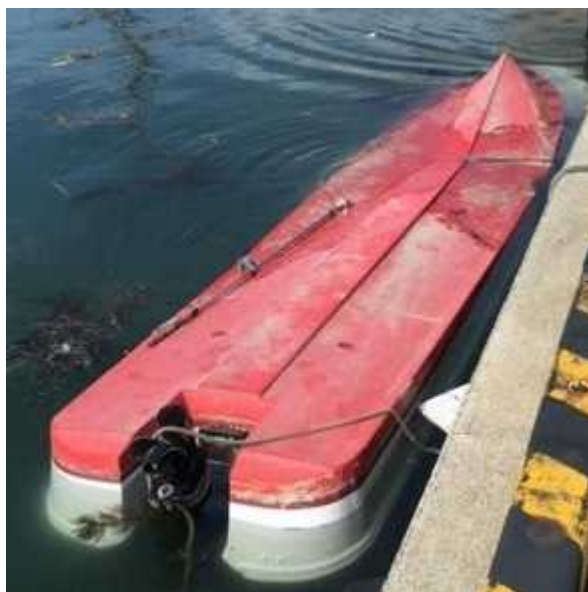


写真3 B船の損傷状況

