

船舶事故調査報告書

令和2年2月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和元年8月26日 08時00分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼南方沖 御前埼灯台から真方位166° 17.3海里付近 (概位 北緯34° 18.9′ 東経138° 18.6′)
事故の概要	遊漁船博栄丸は、漂泊中、また、プレジャーボートエンデバーは、航行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年8月29日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 遊漁船 博栄丸、16トン S O 2 - 5 0 3 3 (漁船登録番号)、個人所有 第243-32204号(船舶検査済票の番号) B プレジャーボート エンデバー、5トン未満(長さ9.60m) 242-22851静岡、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損及び亀裂 B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 6m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、釣り客12人を乗せ、主機を中立運転として船首を東方に向けて漂泊中、船長Aが、南方から自船の方に接近するB船を視認し、B船がA船の近くで釣りをすると思い、釣り客の補助を行いながら漂泊を続けたところ、至近に接近したB船の操舵室に人がいないことに気付き、大声で注意喚起したものの、どうすることもできず、B船と衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、漂泊しているA船の南方100m付近を極微速力前進として東進中、船尾部でスパンカを展開する作業を行っていたところ、A船に向首して接近していることに気付き、遠隔操縦装置のクラッチレバーを中立の位置に操作したものの、船首が北方を向いた状態でA船の右舷中央部に衝突した。 船長Bは、東方に向けていたB船の船首が風に圧流されて北方を向き、A船に向かう針路となったと本事故後に思った。
分析	A船は、漂泊中、船長Aが、接近するB船がA船の近くで釣りをす

	<p>ると思い、釣り客の補助を行いながら漂流を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、航行中、船長Bが、スパンカを展開する作業を行いながら航行を続けたことから、風により圧流されてA船に向かう針路となったことに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が漂流中、B船が航行中、船長Aが、接近するB船がA船の近くで釣りをすると思い、釣り客の補助を行いながら漂流を続け、また、船長Bがスパンカを展開する作業を行いながら航行を続けたため、両船が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"> ・ 漂流中、接近する他船を認めた場合、同船の動向監視を継続し、十分に余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。 ・ 航行中、見張りの妨げとなる作業に没頭することなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。