船舶事故調査報告書

令和３年１０月２７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２年８月１３日　１３時４０分ごろ
発生場所	愛知県南知多町大井漁港北東方沖 大井港口灯標から真方位００１°７００m付近 （概位　北緯３４°４３.８′　東経１３６°５８.３′）
事故の概要	プレジャーボート呉竹丸は南東進中、手漕ぎボート（船名なし）は錨泊中、両船が衝突した。 呉竹丸は、船尾部ドライブユニット取付け部に破口を生じ、手漕ぎボートは、右舷中央部及び左舷船尾部に破口を生じ、転覆した。
事故調査の経過	令和２年９月４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　プレジャーボート　呉竹丸、５トン未満 ２４０－３１１０２愛知、個人所有 ７.２２m（Lr）×２.３９m×０.９６m、ＦＲＰ ディーゼル機関（船内外機）、８０.９１kW、平成４年４月 Ｂ　手漕ぎボート　（船名なし）、総トン数なし なし、すゞきボート（Ｂ社） 約３.５m×約１.２m×約０.４m、ＦＲＰ
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　７１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６年１１月８日 免許証交付日　令和２年８月２０日 （令和６年１１月７日まで有効） Ｂ　操縦者Ｂ　５８歳　ブラジル連邦共和国籍 特殊小型船舶操縦士 免許登録日　平成２７年８月６日 免許証交付日　令和２年７月２９日 （令和７年８月５日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	Ａ　船尾部に破口

	Ｂ　左舷中央部外板に破口、右舷船尾部外板に折損、船外機脱落
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南、風速　約２m/s、視界　良好 海象：波高　約０．５ｍ
事故の経過	Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、同乗者６人を乗せ、釣りの目的で、平成２年８月１３日１２時３０分ごろ愛知県半田市半田港を出航した。 Ａ船は、愛知県南知多町河和(こうわ)港の沖合で約３０分釣りをした後、１３時２８分ごろ同町鳶ヶ埼(とびがさき)の沖合の釣り場に移動を開始した。 船長Ａは、レーダーで周囲に他船が見当たらなかったので支障となる船舶はいないと思い、目視で見渡したが他船を認めず、手動操舵により約１５ノット（kn）の対地速力で南東進中、１３時４０分ごろＢ船と衝突した。 船長Ａは、衝撃を感じて直ちに機関を停止し、直後に自船の後方に転覆しているＢ船とその近傍で浮遊している２人を認め、Ｂ船と衝突したことに気付いた。 Ａ船は、船尾部のアウトドライブ取付け部の破口から浸水し、半没状態となり航行できなくなった。 Ａ船の同乗者は、本事故後、携帯電話にて１１８番通報し救助要請をした。 Ｂ船は、操縦者Ｂが１人で乗り組み、同乗者１人を乗せ、レンタルした手漕ぎボートに操縦者Ｂが所有する船外機を取り付け、０９時３０分ごろ愛知県南知多町所在のレンタルボート店前の係留地を出発し、１０時ごろから鳶ヶ崎の北東方沖で、船首を北に向け、投錨して釣りをしていた。 操縦者Ｂは、Ｂ船の船尾側で南方を向いて釣りをしていたところ、１３時３９分ごろ、船首側で釣りをしていた同乗者の声で、北西方約３００ｍの距離に近づいてくるＡ船を初めて認めたが、相手船が避けてくれると思い釣りを続けた。 操縦者Ｂは、衝突の約２０秒前、Ａ船がまっすぐ近づいてくるので衝突の危険を感じ、同乗者とともに立ち上がり、相手船に向かって叫びながら手を振ったものの、Ａ船が更に接近してくるので、衝突直前に、同乗者と共に海に飛び込んだ。 操縦者Ｂは、Ａ船がＢ船に当たりながらＢ船の上を乗り越えていくのを認め、Ｂ船は、衝突の影響で転覆した。操縦者Ｂ及び同乗者は、Ａ船に救助され、Ａ船上でＡ船の乗船者と共に救助を待った。 事故後、近傍を通りかかったプレジャーボートにより、Ａ船及びＢ船の全員が救助された。 （付図１　事故発生経過概略図、写真１　Ａ船（同型船）、写真２　Ｂ船の損傷状況、写真３　Ｂ船使用の船外機（同型機）参照）
その他の事項	Ａ船は事故後廃船処理された。

	操縦者Ｂは、船首側からＢ社が用意した錨（コンクリートブロックにロープを取り付けたもの）を入れ、船外機を停止した状態で釣りをしていた。 船舶職員及び小型船舶操縦者法及び同法施行規則によれば、長さが３ｍ未満であり、かつ推進機関の出力が１．５kW未満である船舶は、一級又は二級小型船舶操縦士免許が不要となっている。 操縦者Ｂは、所有する船外機の出力が１．４kWであったが、レンタルしたボートの全長が３．５ｍであり、本事故当時操縦するには、一級又は二級小型船舶操縦士免許が必要であったものの、取得していなかった。 両船ともに全員が救命胴衣を着用していた。
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	 Ａ　あり、Ｂ　あり Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ船は、南東進中、船長Ａが、レーダー画面に他船が映っておらず、支障となる船舶はいないと思い、航行を続けたことから、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。 Ａ船のレーダー画面にＢ船が映っていなかった理由は不明であるが、Ｂ船の大きさ及びＡ船に対して左船首を向けていたことにより、十分な反射面積が無かった可能性があると考えられる。 Ｂ船は、錨泊中、操縦者Ｂが、近づいてくるＡ船を認めた際、Ａ船がＢ船を避けてくれると思い、錨泊を続けたことから、Ａ船が至近となって衝突の危険を感じ、Ａ船に向かって叫びながら手を振った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。
原因	本事故は、Ａ船が南東進中、Ｂ船が錨泊中、船長Ａがレーダー画面に他船が映っておらず、支障となる船舶はいないと思い、航行を続け、また、操縦者Ｂが、近づいてくるＡ船を認めた際、Ａ船がＢ船を避けてくれると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、航行中、レーダーのみで周囲に他船がいないと思わず、目視によっても常時適切な見張りを行うこと。 ・船長は、錨泊中であっても、相手船が避けてくれると思わず、必要に応じて余裕のある時機に衝突を避けるための措置をとること。 ・出力が１．５kW未満の船外機を使用する場合であっても、長さが３ｍを超えるボートに取り付けて使用する場合には、一級又は二級小型船舶操縦士免許を取得して操縦すること。

付図１　事故発生経過概略図

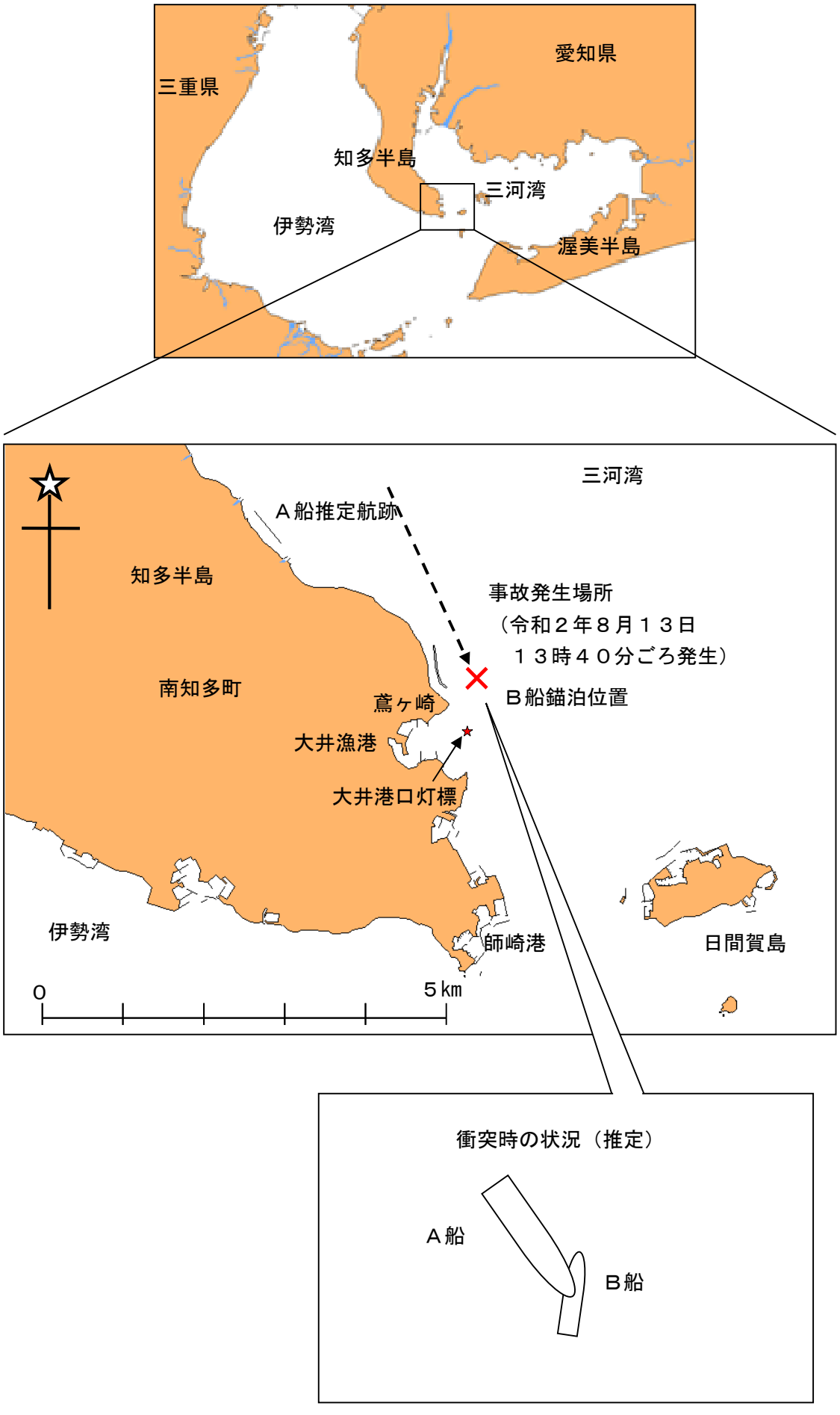

写真１　Ａ船（同型船）

写真２　Ｂ船の損傷状況

写真３　Ｂ船使用の船外機（同型機）