

船舶事故調査報告書

令和3年1月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

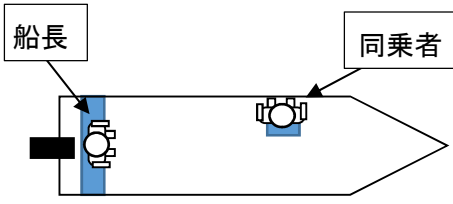
委員 佐藤 雄二（部会長）

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10月27日 14時55分ごろ
発生場所	愛知県南知多町師崎港大浦東方沖 沖ノ島灯標から真方位096° 235m付近 (概位 北緯34° 42.0′ 東経136° 58.8′)
事故の概要	海上タクシーいそなぎは東北東進中、また、漁船慶宝丸は漂泊中、両船が衝突した。 いそなぎは左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、慶宝丸は右舷船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月31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 海上タクシー いそなぎ、18トン 243-20665愛知、個人所有 11.95m (Lr) × 4.00m × 1.53m、軽合金 ディーゼル機関、421.0kW、平成2年4月 B 漁船 慶宝丸、0.6トン AC3-46636（漁船登録番号）、個人所有 6.21m (Lr) × 1.46m × 0.58m、FRP ガソリン機関（船外機）、30.0kW（動力漁船登録票による）、昭和62年8月29日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 24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26年3月13日 免許証交付日 平成30年7月30日 (令和6年3月12日まで有効) B 船長B 男性 23歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成29年11月30日 免許証交付日 平成30年8月21日 (令和5年8月20日まで有効)
死傷者等	A なし

	B なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂及び船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、旅客12人を乗せ、旅客を師崎港大浦から師崎港片名浦に運送する目的で、令和元年10月27日14時53分ごろ師崎港大浦を出港した。</p> <p>船長Aは、主に目視で見張りを行いながら、操舵室中央側の操縦席に腰を掛けて操船し、約21ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により東北東進した。</p> <p>船長Aは、船首方に他船がないと思い、約23knに速力を増速しようと、右手でスロットルレバーを操作し、‘操縦席前方にある操舵スタンドの主機回転速度計’(以下「本件速度計」という。)を見ながら、主機を回転数毎分約1,700にしていたところ、船首方至近にB船を認め、慌てて後進を掛けたものの、間に合わず、14時55分ごろA船の左舷船首部とB船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>師崎港大浦に出入りする定期船の乗組員は、本事故の発生を目撃し、無線で同港大浦にある会社に連絡を行い、会社を通じて海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Aは、A船の旅客の協力を得て、衝突時に海に飛び込んだ船長Bと船長Bの知人である同乗者1人(以下「同乗者B」という。)をそれぞれ救助した後、旅客を師崎港片名浦で降ろし、船長B及び同乗者Bを乗せたまま愛知県南知多町日間賀島西港にA船を帰港させた。</p> <p>船長Aは、日間賀島に帰港後、B船が所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、B船は、同組合の漁船に横抱きされ、日間賀島新井浜港に運ばれた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、両名が釣りをを行う目的で14時53分ごろから、師崎港大浦東方沖において、主機を中立運転として、A船船首を東方に向け漂泊した。</p> <p>船長Bは、後部で船首方を向いて船外機の前に座り、同乗者Bは前部で左舷側甲板上に置いていたクーラーボックス上に腰を掛けて左方を向き、それぞれ釣りの準備を行っていたところ、両名が右舷船尾方からB船に向けて航行してくるA船に気付き、A船の針路に変化がなく、衝突のおそれを感じ、A船がB船に衝突する直前にそれぞれ海に飛び込み、B船とA船とが衝突した。(図1参照)</p>

	 <p style="text-align: center;">図1 B船の乗組員の位置</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 A船の操船状況、写真4 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、水上タクシーの船長として約6年の経験があった。</p> <p>船長Aは、出港後、目視で周囲を確認したものの、ふだんよりも船舶が少なく、前路に点在していた遠方の船舶に気を取られ、船首方の近い所の見張りがおろそかになったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故当時、約23knに速力を増速しようと、スロットルレバーを操作する際、本件速度計に意識を向けていたので、船首方の近い所で漂泊していたB船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、師崎港片名浦入港予定時刻である14時50分を過ぎていたので、ふだんは約21knの速力のところを約23knに増速して、遅れを取り戻そうとしていた。</p> <p>A船は、本事故当時、船首方に死角はなかった。</p> <p>船長Bは、平成30年8月21日に小型船舶操縦免許を取得後、約1年2ヶ月であり、師崎港大浦東方沖で釣りをするのは初めてであった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、目視で見張りを行うようにしていたものの、周囲に他船を認めなかったのが緩んでしまい、釣りの準備に没頭していて、周囲の見張りがおろそかになり、また、師崎港大浦の師崎港南防波堤で出港船が見えにくくなっており、出港するA船に気付くのが遅れたので、衝突を避けるための措置をとる時間的余裕がなかったと思った。</p> <p>船長B及び同乗者Bは救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、師崎港大浦東方沖を東北東進中、船長Aが、船首方の近い所に他船がないと思い、約23knに増速しようとして、本件速度計に意識を向け、スロットルレバーを操作しながら航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に直前で気付き、急いで後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、船長Aが、師崎港片名浦入港予定時刻である14時50分を過ぎており、遅れを取り戻そうとしていたことから、ふだんは約2</p>

	<p>1 knの速力のところを約23 knに増速しようとしてスロットルレバーを操作しながら航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、師崎港大浦東方沖の同港出入り口付近で漂泊中、船長Bが、B船の周囲に他船がいないと思い、釣りの準備を行いながら漂泊を続けたことから、同港から出港してくるA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、周囲に他船を認めなかったことから、漂泊を続けており、また、師崎港大浦の出入り口付近に漂泊していたことから、師崎港南防波堤で見えにくくなっており、出港してくるA船に気付くのが遅れ、衝突を避けるための措置をとることができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、師崎港大浦東方沖において、A船が東北東進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首方の近い所に他船がいないと思い、約23 knに増速しようとして本件速度計に意識を向け、スロットルレバーを操作しながら航行を続け、また、船長Bが、B船の周囲に他船がいないと思い、釣りの準備を行いながら漂泊を続けたため、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"> ・ 船長は、航行中、常時周囲の状況を確認し、見張りを十分に行った後、増速すること。 ・ 船長は、航行中、スロットルレバーの操作をする際、操舵スタンドの主機回転速度計等に意識を向け過ぎることなく、常時、目視による周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、漂泊中、釣りの準備等に没頭せず、適宜、目視による周囲の見張りを適切に行うとともに、自船に接近する他船に対しては、予断を持たず、船体を移動させるなどして早期に衝突を避けるための措置をとること。 ・ 船長は、港の出入り口付近は、防波堤が死角となって、出港船に気付くのが遅れる場合があるので、港の出入り口付近では漂泊しないこと。 ・ 船長は、事故が発生した際には、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

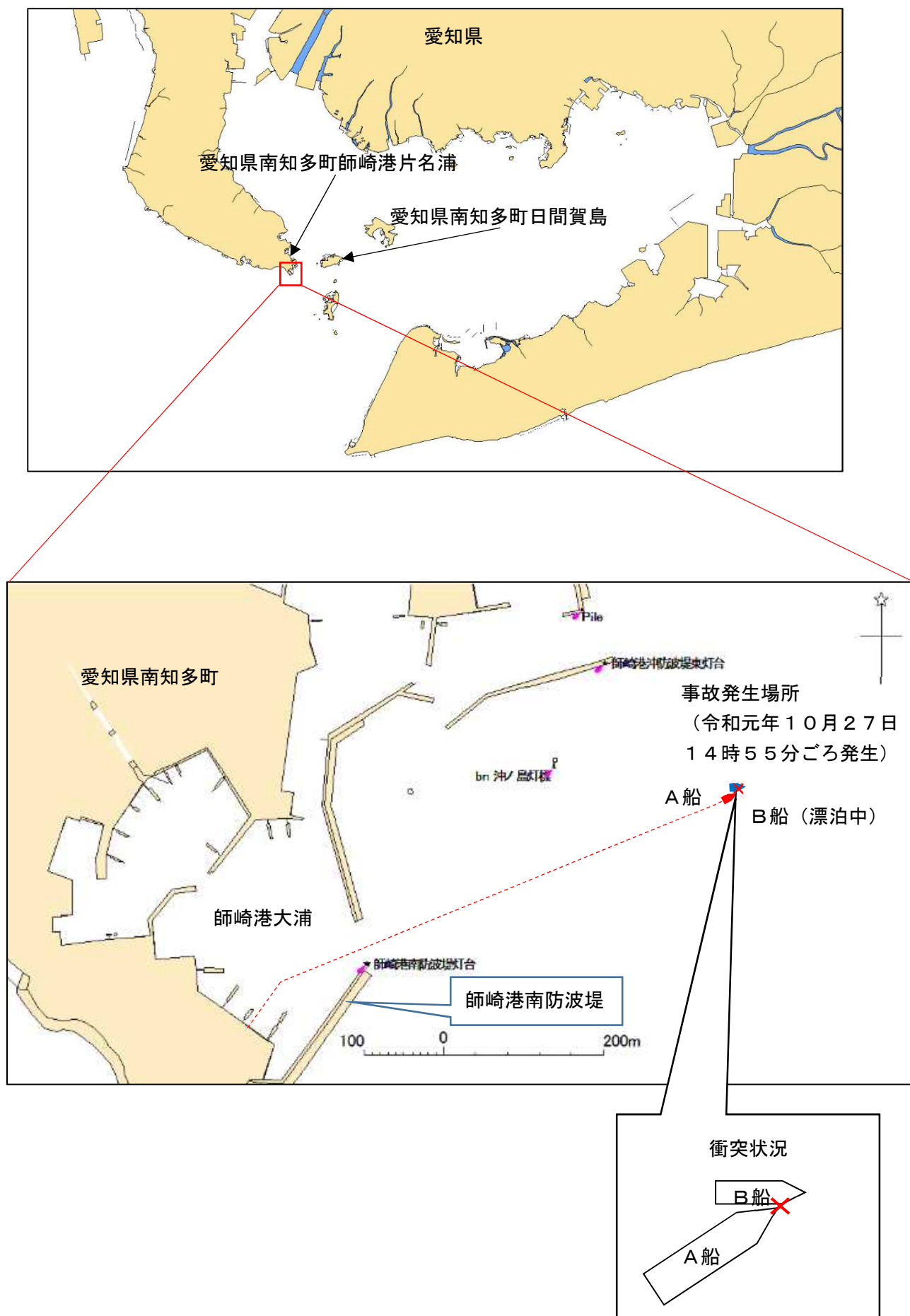


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



写真3 A船の操船状況



写真4 B船

