

## 船舶事故調査報告書

令和3年6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

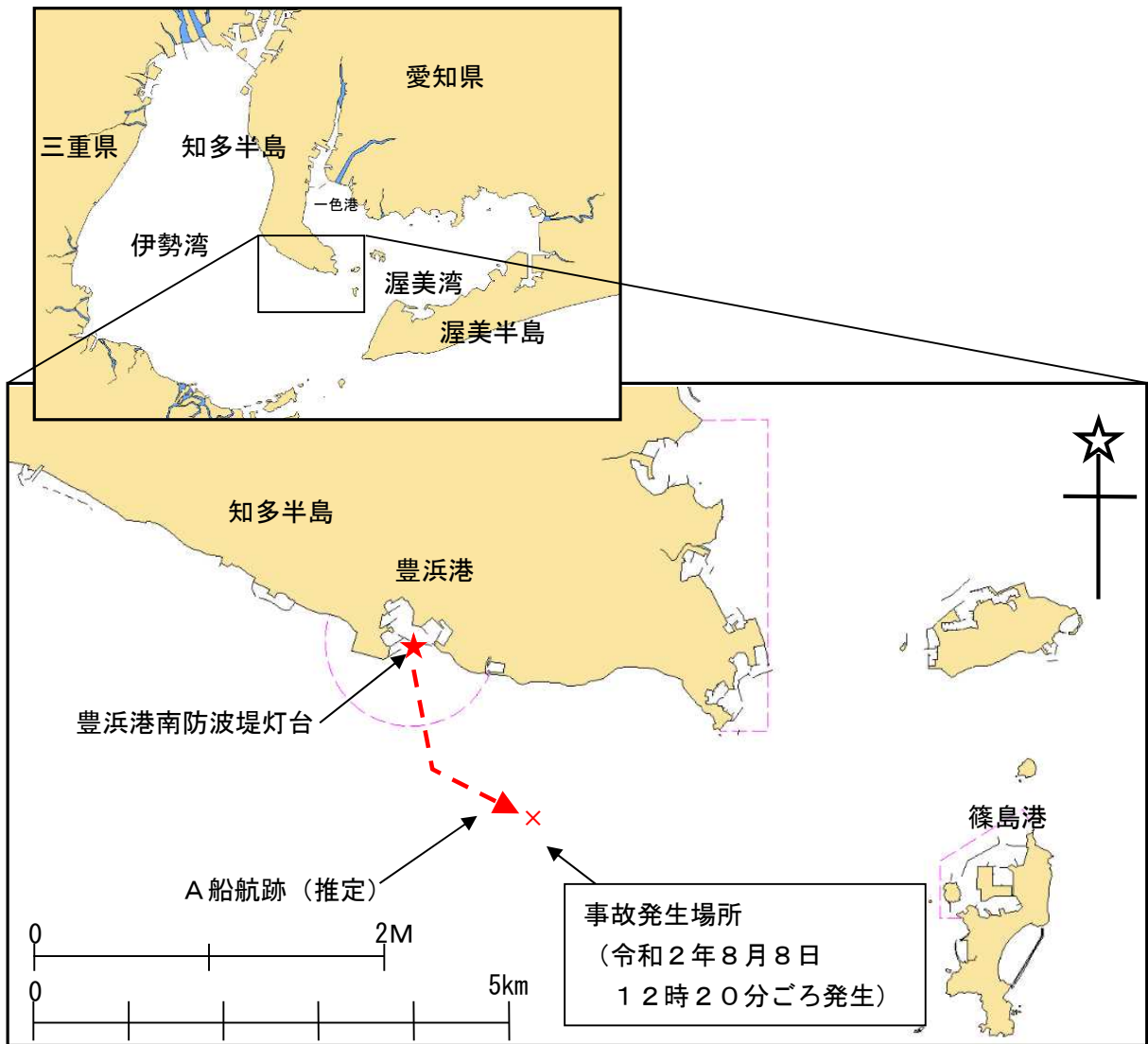
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和2年8月8日 12時20分ごろ
発生場所	愛知県南知多町豊浜港沖 豊浜港南防波堤灯台から真方位150°約1.2海里（M）付近 （概位 北緯34°41.2′ 東経136°56.9′）
事故の概要	漁船第十五旭丸 <sup>あさひ</sup> は東南東進中、プレジャーボート <sup>りゃくしりふ</sup> takahideは漂泊中、両船が衝突した。 第十五旭丸は、右舷船首部に擦過傷を生じ、また、takahideは、左舷船首部に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月18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 漁船 第十五旭丸、13トン AC2-3522、旭漁業有限会社 16.40m（Lr）×3.95m×1.13m、FRP ディーゼル機関、435kW、平成2年1月 B プレジャーボート takahide、5トン未満 235-36398愛知、個人所有 6.34m（Lr）×2.35m×1.16m、FRP ディーゼル機関、84.60kW、平成8年10月
乗組員等に関する情報	船長A 62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52年6月3日 免許証交付日 平成29年8月21日 （令和5年3月28日まで有効） 船長B 46歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年6月29日 免許証交付日 平成30年6月29日 （令和5年6月28日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首部に擦過傷 B 左舷船首部に亀裂</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、豊浜港でのエンジンオイル交換整備を終え、魚群探知機の魚影を確認しながら定係港である愛知県南知多町篠島港に帰港する目的で、令和2年8月8日12時10分ごろ、豊浜港を出航した。</p> <p>船長Aは、豊浜港の港外で、目視及びレーダーで周囲に他船が見当たらなかったため、翌日の操業に備え、魚群探知機を確認しながら、A船を約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進させた。</p> <p>船長Aは、12時16分ごろ、目視及びレーダーで周囲に他船がいないことを確認し東南東に針路を変え、引き続き魚群探知機の状態を確認しながら約12knで航行した。</p> <p>船長Aは、魚群探知機に注意を向けていたところ、右船首方約20mにB船を認め、慌てて減速するとともに舵を左に切ったが間に合わず、12時20分ごろ、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、令和2年8月8日07時30分ごろ、愛知県西尾市一色港を出航し、三河湾内の数か所の釣り場で釣りをしたのち、11時00分ごろから、豊浜港の南東方沖で主機を停止し、船首を北方に向けて漂泊しながら、全員が船尾部で釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、12時17分ごろ、約1,000mの距離で西方から近づいてくるA船を認めたが、A船が避けてくれると思い、そのまま漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、事故の約15秒前、A船が約100mの距離で船首をこちらに向けて真っ直ぐ近づいてくる態勢であったので衝突の危険を感じ、操縦席に移動して主機起動操作を行ったが間に合わず、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 衝突時の状況(推定)、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、出航後、周囲に他船が見当たらなかったため、他船がいないものと思い込んでいた。</p> <p>船長Bは、これまでの自身の経験から、漁船は近傍まで近づいてから避けることが多く、A船も同様の動きをするであろうと考えていた。</p> <p>船長Bは、主機の起動操作に手一杯の状態であり、音響信号を発することはできなかった。</p>

	<p>両船船長とも、飲酒はしていない。</p> <p>A船は救命胴衣を船内に備えていた。</p> <p>B船は全員が、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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、豊浜港南東方沖において、船長Aが、他船がないものと思ひ込み、魚群探知機に気をとられながら航行を続けたことから、B船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出航後目視及びレーダーで周囲を確認した際、周囲に他船が見当たらなかったことから、周囲に他船がないものと思ひ込んでいたと考えられる。</p> <p>B船は、豊浜港南東方沖において、船長Bが、接近するA船の存在に気付いていたものの、これまでの経験から、漁船はぎりぎりまで避けて行くであろうと考え、漂泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、主機の起動操作に手一杯であったことから、A船に対する音響信号を発することができなかつたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、豊浜港南東方沖において、船長Aが、他船がないものと思ひ込み、魚群探知機に気を取られながら航行を続け、また、船長Bが、接近するA船が避けてくれるであろうと考え漂泊を続けたため、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>・船長は、周囲に他船がないものと思ひ込まず、また、航行中は魚群探知機の確認や釣り等、特定のことにのみ注意を向けることなく、常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・船長は、漂泊中、相手が避けてくれるであろうと思ひ込むことなく、必要に応じ音響信号等で注意を喚起する等、衝突を回避するための措置を採ること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 衝突時の状況(推定)

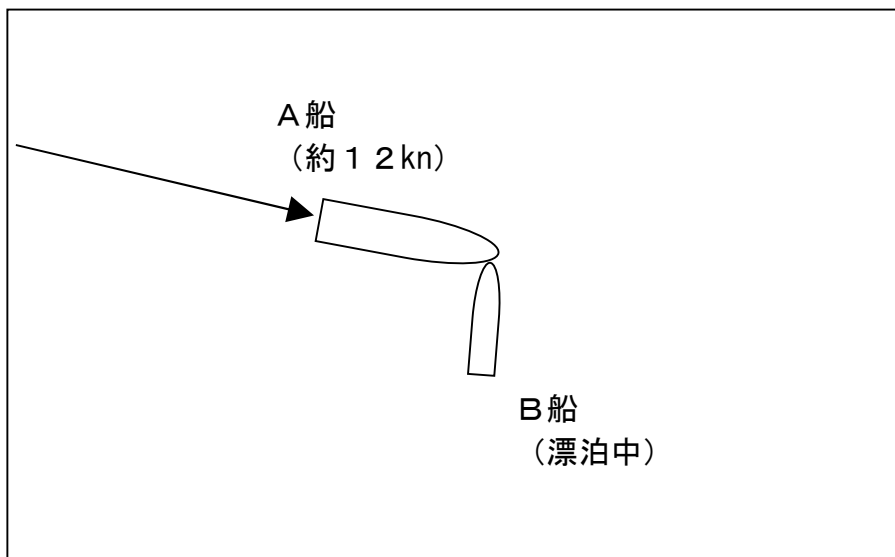


写真1 A船



損傷箇所（擦過傷）



写真2 B船



損傷箇所（亀裂）

