

船舶事故調査報告書

令和3年8月4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12月23日 09時42分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市勝浦港南南東方沖 勝浦灯台から真方位168°5.2海里（M）付近 （概位 北緯35°03.2′ 東経140°20.5′）
事故の概要	遊漁船 ^{ひで} 秀丸は、漂泊中、また、漁船 ^{まんぼう} 萬坊丸は、北北西進中、両船が衝突した。 秀丸は、釣り客1人が負傷し、右舷中央部から船尾部ブルワークの亀裂等を生じ、また、萬坊丸は、左舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年1月8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 秀丸、12トン CB2-70303（漁船登録番号）、個人所有 13.00m（Lr）×3.89m×1.62m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成8年9月 第232-27474号（船舶検査済票の番号） B 漁船 萬坊丸、3.2トン CB3-73475（漁船登録番号）、個人所有 9.22m（Lr）×2.40m×0.88m、FRP ディーゼル機関、169kW、昭和59年3月 第232-40640号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 68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49年10月11日 免許証交付日 平成29年6月19日 （令和4年6月29日まで有効） B 船長B 60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23年6月1日 免許証交付日 平成27年6月2日 （令和3年5月31日まで有効）

死傷者等	A 軽傷 1人（釣り客） B なし
損傷	A 右舷中央部から船尾部ブルワークに亀裂、右舷船尾部の防舷材に破損 B 左舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1m、波向 北北西、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人（以下「乗組員A」という。）が乗り組み、釣り客4人を乗せ、遊漁の目的で、令和2年12月23日03時45分ごろ勝浦港沖の釣り場に向けて千葉県いすみ市大原漁港を出港した。</p> <p>A船は、釣り客がさば釣りを行った後、釣り場を移動して07時00分ごろからやりいか釣りを始め、09時20分ごろ勝浦港南南東方沖の釣り場で、スパンカー（船首を風上に向ける目的で船尾部に設けられた縦帆）を展開して船首を北北西方に向けて漂泊し、3回目の遊漁を始めた。（写真1参照）</p>  <p>写真1 A船</p> <p>A船は、右舷側で釣り客3人が、左舷側船尾部で釣り客1人がそれぞれ釣りをし、船長Aが操舵室で主機の操作を、乗組員Aが左舷側中央部で漁獲の整理を行っていた。（図1参照）</p>  <p>図1 事故発生時のA船の釣り客等の配置</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、右舷側の釣り客の釣り糸を見て、釣り糸が潮に流されず真下に延びるように主機のクラッ</p>

チレバーを操作して前進と中立を繰り返していたところ、衝撃があり、A船の右舷側をこすりながら通過するB船を認めた。

A船は、右舷側の釣り客1人が衝突の衝撃により操舵室出入口付近の壁で頭部を打ったので、乗組員Aが救急車の手配及び海上保安庁への通報を行った後、自力航行で勝浦港に入港した。

負傷した釣り客は、勝浦市内の病院に搬送され、頭部外傷と診断された。

B船は、船長Bほか1人が乗り組み、操業の目的で、03時30分ごろ勝浦市松部漁港を出港し、勝浦港南方約12M沖の漁場に到着して操業の準備及び魚群探索を行い、06時00分ごろ操業を開始したものの、漁獲がそれほど得られなかったため操業を切り上げ、09時00分ごろ松部漁港に向けて漁場を出発した。(写真2参照)



写真2 B船

船長Bは、操舵室右舷寄りの操縦席に腰を掛けて操船に当たり、松部漁港に向けて自動操舵とし、約10ノットの対地速力で北北西進中、2Mレンジのレーダーに船舶等の支障となる映像はなく、目視でも周囲に船舶を認めなかったため、前路に他船はいないと思った。


船長Bは、その後も同じ姿勢で操船を続けていたところ、衝撃があり、A船と衝突したことに気付き、主機を中立とし、操舵室を出てB船の損傷を確認した後、A船にB船を寄せて負傷者、船体損傷等の状況を確認し、A船と共に勝浦港に入港した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Aは、本事故当時、風が強くて主機の操作に集中していたので、操船に気を取られて周囲を見ておらず、また、乗組員Aの位置からは、船室等により船尾方が死角となっていた。

船長Aは、A船がスパンカーを展開しており、漂泊して釣りを行っていることが分かるので、他船が遊漁中のA船を避けてくれるものと

	<p>思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故後、A船を同船の船尾側から見る態勢であり、A船のスパンカーも見えにくく、視認できる距離に近づいてからは、A船が操舵室船首側の窓枠の死角に入っていたのではないかと思った。</p> <p>B船は、操舵室船首側に窓が3枚設置されており、各窓間の窓枠の幅は約13cmであった。(写真3参照)</p>  <p>写真3 B船操舵室から船首方の見通し状況</p> <p>B船の乗組員は、操舵室内の出入口付近の階段に腰を掛けて休息していた。</p> <p>本事故当時、A船及びB船の全乗船者は、いずれも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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、勝浦港南南東方沖で遊漁しながら漂泊中、船長Aが、他船が遊漁中のA船を避けてくれるものと思い、釣り客の釣り糸が真下に延びるよう主機の操作に集中していたことから、船尾方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、勝浦港南南東方沖を北北西進中、船長Bが、前路に他船はいないと思い、船首方の窓枠による死角が生じた状態で航行を続けたことから、前路で漂泊中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、2Mレンジに設定したレーダーに船舶等の支障となる映像はなく、目視でも周囲に船舶を認めなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、勝浦港南南東方沖において、A船が遊漁しながら漂泊中、B船が北北西進中、船長Aが、他船が遊漁中のA船を避けてくれるものと思い、主機の操作に集中し、また、船長Bが、前路に他船はいないと思い、船首方の窓枠による死角が生じた状態で航行を続けたため、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">・ 船長は、漂泊中においても、他の船舶が避けてくれると思わず、常時、周囲の見張りを行うこと。・ 船長は、航行中、操舵室の窓枠等により死角が生じる場合、体を左右に傾けるなどして死角を補う見張りを適切に行うこと。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

