

船舶事故調査報告書

令和3年12月15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10月25日 10時54分ごろ
発生場所	浦賀水道航路南口南方 <small>あしか</small> 海瀬島灯台から真方位110° 1.75海里（M）付近 （概位 北緯35° 12.1′ 東経139° 46.1′）
事故の概要	貨物船いしづちは南進中、遊漁船加平丸は南東進中、両船が衝突した。 いしづちは、右舷中央部に擦過傷を生じ、加平丸は、船首部に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和2年11月13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 貨物船 いしづち、499トン 143314、誠洋汽船株式会社 74.82m×12.00m×7.17m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成30年5月 B 遊漁船 加平丸、4.8トン 232-6278千葉、個人所有 11.00m (Lr) × 2.50m × 0.78m、FRP ディーゼル機関、162.00kW、昭和51年6月
乗組員等に関する情報	船長A 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年5月15日 免状交付年月日 平成28年4月5日 免状有効期間満了日 令和3年5月14日 船長B 83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50年10月3日 免許証交付日 令和元年10月1日 （令和7年4月21日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部に亀裂</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、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5人が乗り組み、鋼材（コイル）約1,600トンを積載し、愛知県三河港豊橋区に向け、令和2年10月25日08時00分ごろ、千葉県千葉港葛南区を出港した。</p> <p>A船は、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で浦賀水道航路（以下「本件航路」という。）を南進した。</p> <p>船長Aは、10時45分ごろ、A船の右舷船首方2M付近に、約30隻の遊漁船の集団（以下「本件遊漁船群」という。）が漂泊しているのを目視により認めた。</p> <p>船長Aは、10時50分ごろA船が本件航路南口に至り、右舷船首方の本件遊漁船群の一部が不規則な動きをしているのを認めたが、その付近で魚群を探索していて、A船の次の予定針路から西側に0.5Mほど離れているから、安全に航過できると思い、本件遊漁船群の動きに留意しながら、針路を190°（真方位、以下同じ。）とした。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の本件遊漁船群の動きと、自船の船首方約2Mを南進する同航船との船間距離を気にしながら南進を続けたところ、10時53分ごろ、右舷前方の本件遊漁船群の手前にA船まで約300mの距離に近づいているB船を認め、減速したのち、機関を停止するとともに左舵一杯としたが間に合わず、A船は、その右舷中央部と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、釣り客6人を乗せ、10月25日07時00分ごろ千葉県富津市上総湊^{かずさみなと}港を出港し、同港の北西方2M付近において、07時20分ごろから08時00分ごろまで遊漁を行った。</p> <p>B船は、その後本件航路を横断して神奈川県側へ移動し、08時20分ごろから神奈川県横須賀市の海瀬島の北東方1M付近で、09時45分ごろから同島の南東側近傍で遊漁を行った。</p> <p>船長Bは、10時45分ごろ、釣り場を千葉県側に変えることとし、本件航路から南進する船及び本件航路へ入航しようと北進する船が見当たらなかったため、海瀬島南東方付近で遊漁中の本件遊漁船群の動きに注意しながら、本件航路南口の南方1M付近を通過することとし、約8knの速力で南東進を開始した。</p> <p>船長Bは、目視により本件遊漁船群の動きに注意を向けながら南東進中、船尾側に乗船していた同乗者の声で、左舷から約30mに近づいてくるA船を認め、右舵一杯とし機関を後進としたが間に合わず、B船はA船と衝突した。</p> <p>（付表1 A船のAIS記録（抜粋）、付図1 事故発生経過概略</p>

	図、写真1 A船、写真2 B船 参照)
その他の事項	B船は、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、南進中、船長Aが、右舷船首方の本件遊漁船群の動きにのみ注意して、前路を南進する同航船との船間距離を監視しながら航行を続けたことから、右舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、機関停止及び左舵一杯としたものの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、船長Bが、本件航路を南進する船及び本件航路に入航しようと北進する船が見当たらず、支障となる船舶はいないと思い、本件遊漁船群の動きにのみ注意して南東進を続けたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、右舵一杯及び機関後進としたものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、A船が南進中、B船が南東進中、船長Aが右舷船首方の本件遊漁船群の動きにのみ注意して、前路を南進する同航船との船間距離を監視しながら航行を続け、また、船長Bが、本件遊漁船群の動きにのみ注意して航行を続けたため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、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、交通量の多い航路筋付近を航行する場合、遊漁船の集団など、特定の他船の動きのみに意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
10:10:45	35-19-57.4	139-42-15.9	170.9	169	12.2
10:11:36	35-19-47.4	139-42-19.2	161.0	156	12.0
10:20:35	35-18-18.6	139-43-35.1	138.7	140	12.2
10:30:24	35-16-45.2	139-45-08.3	145.1	147	12.5
10:38:16	35-15-20.7	139-46-09.1	166.6	173	12.4
10:40:35	35-14-51.8	139-46-11.0	179.5	179	12.4
10:42:35	35-14-27.0	139-46-11.5	178.8	180	12.4
10:44:35	35-14-01.8	139-46-11.4	178.9	179	12.5
10:46:34	35-13-36.7	139-46-11.4	180.4	179	12.6
10:48:34	35-13-11.6	139-46-11.1	181.4	180	12.6
10:50:46	35-12-43.9	139-46-10.4	180.8	181	12.3
10:51:06	35-12-39.8	139-46-10.2	181.7	181	12.4
10:51:16	35-12-37.9	139-46-10.1	182.0	181	12.4
10:51:26	35-12-35.6	139-46-10.0	182.0	181	12.3
10:51:35	35-12-34.0	139-46-09.9	181.8	181	12.3
10:51:46	35-12-31.7	139-46-09.9	181.0	184	12.4
10:51:55	35-12-29.8	139-46-09.8	183.2	185	12.4
10:52:06	35-12-27.3	139-46-09.6	184.7	185	12.4
10:52:16	35-12-25.2	139-46-09.4	184.9	189	12.4
10:52:26	35-12-23.2	139-46-09.0	187.6	190	12.4
10:52:46	35-12-19.1	139-46-08.1	190.4	190	12.4
10:52:55	35-12-17.2	139-46-07.6	190.6	191	12.4
10:53:06	35-12-15.2	139-46-07.1	191.1	191	12.4
10:53:16	35-12-13.2	139-46-06.6	191.9	191	12.4
10:53:26	35-12-11.1	139-46-06.1	193.0	184	12.5
10:53:35	35-12-09.3	139-46-05.5	193.2	169	12.3
10:53:42	35-12-07.9	139-46-05.4	184.8	159	11.8
10:53:45	35-12-07.2	139-46-05.5	177.7	157	11.4
10:53:52	35-12-06.0	139-46-06.0	166.1	159	10.6
10:53:55	35-12-05.6	139-46-06.2	162.9	161	10.4
10:54:06	35-12-04.0	139-46-07.1	160.2	171	9.9
10:54:35	35-12-00.0	139-46-07.6	182.3	211	8.2
10:54:59	35-11-57.4	139-46-06.2	212.3	240	6.5
10:55:32	35-11-55.5	139-46-03.1	244.7	269	5.1
10:56:02	35-11-55.1	139-46-00.4	264.7	290	4.3

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から60m、船尾から15m、左舷から7m、右舷から5mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

付図1 事故発生経過概略図

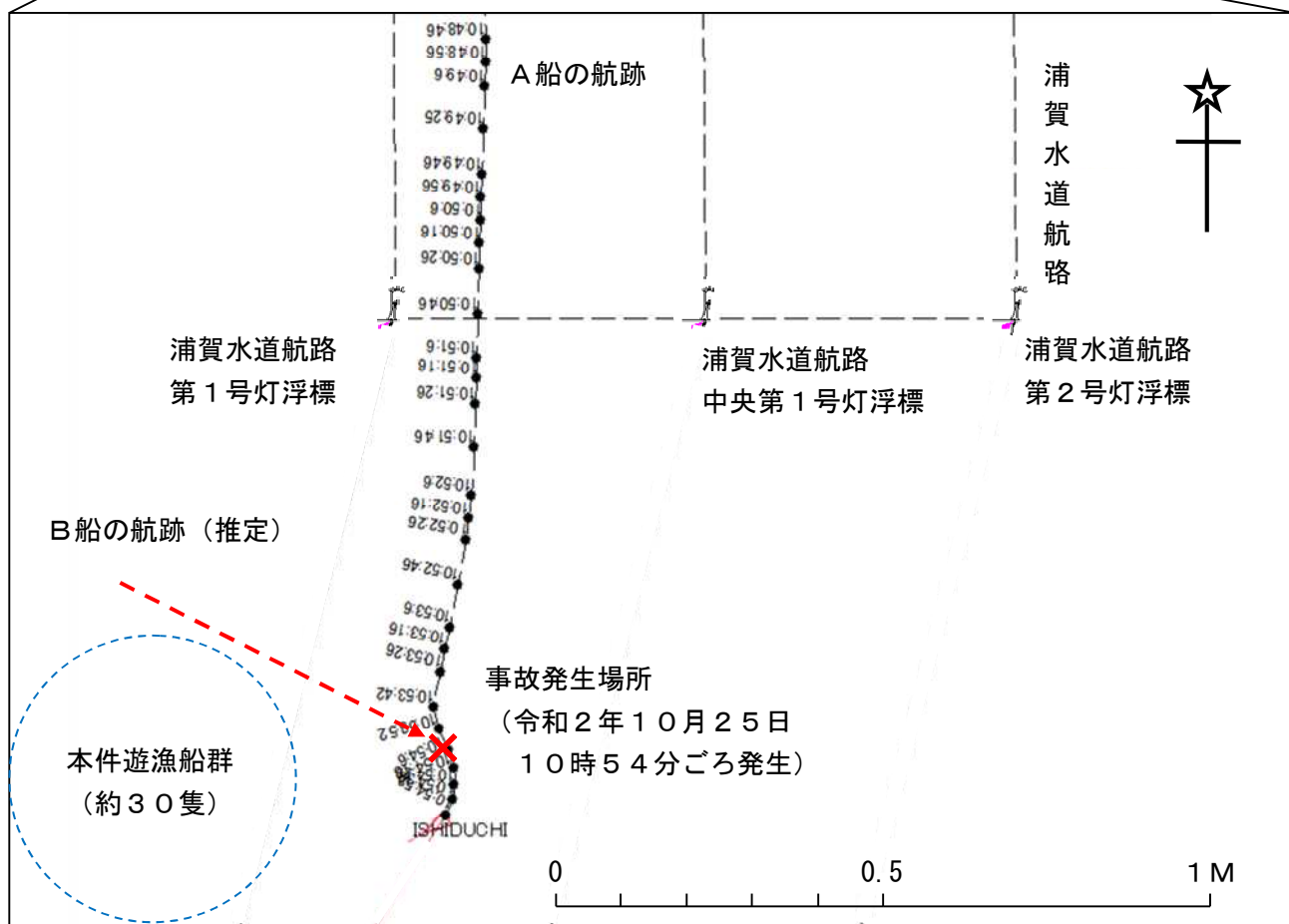
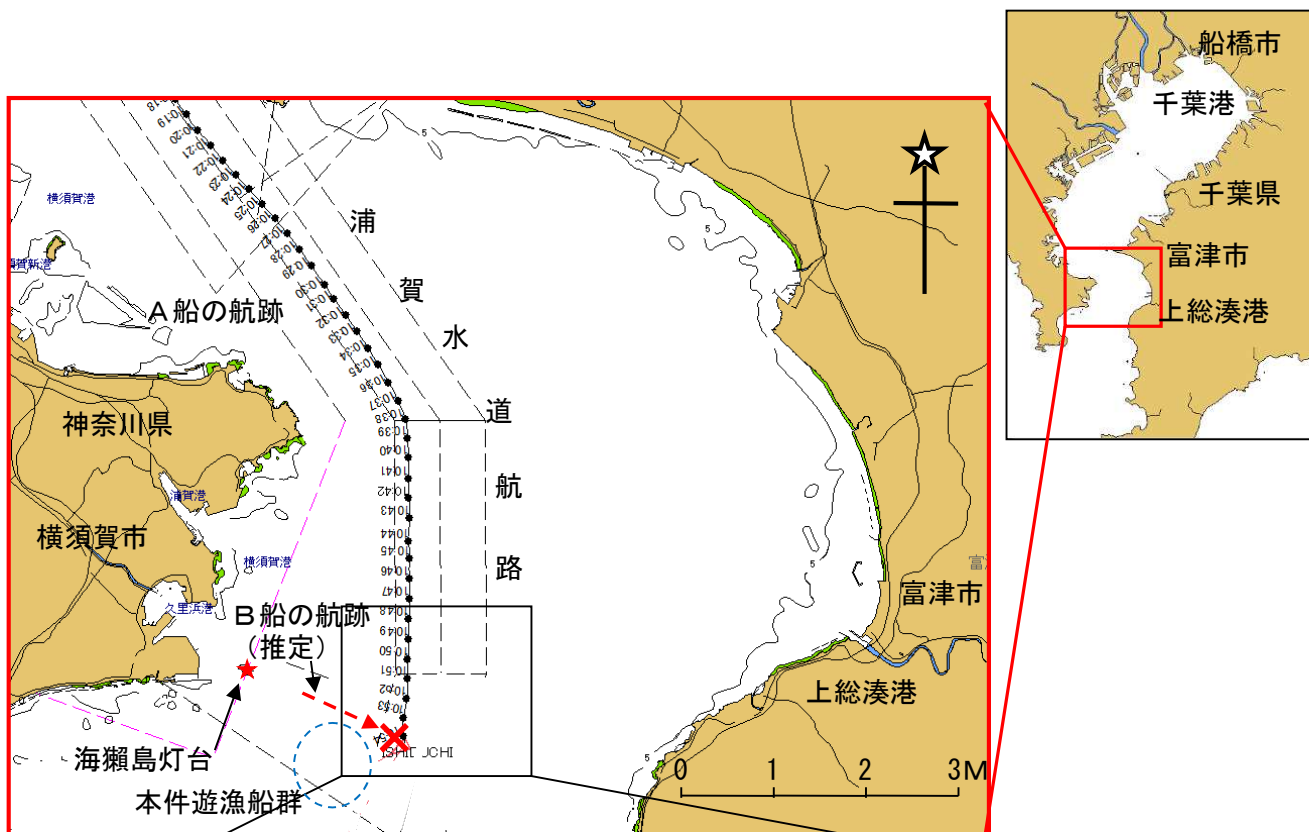


写真1 A船



写真2 B船

