

船舶事故調査報告書

令和4年10月5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3年10月4日 08時50分ごろ
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港南東方沖 苅屋港南防波堤灯台から真方位228° 1.69海里（M）付近 （概位 北緯34° 50.1′ 東経136° 49.8′）
事故の概要	漁船第一三隆丸 ^{さんりゅう} は南進中、また、プレジャーボート磯崎丸 ^{いそさき} は錨泊中、両船が衝突した。 磯崎丸は、船長が重傷を負い、船首部外板に割損を生じて沈没し、また、第一三隆丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年10月14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 第一三隆丸、14トン AC2-3555（漁船登録番号）、個人所有 16.30m（Lr）×4.34m×1.44m、FRP ディーゼル機関、400kW（動力漁船登録票による）、 平成2年11月21日（写真1 参照）



写真1 A船の外観

	<p>B プレジャーボート 磯崎丸、総トン数なし 240-64428、個人所有 2.95m (Lr) × 1.30m × 0.48m、FRP ガソリン機関、4.40kW、平成25年3月28日新造</p>
乗組員等に関する情報	<p>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52年2月25日 免許証交付日 平成30年12月10日 (令和6年10月3日まで有効)</p> <p>B 船長B 74歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和62年3月4日 免許証交付日 平成28年10月11日 (令和4年3月3日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 重傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に割損(沈没により全損)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期、 潮流 流向南、流速約0.5～1.0ノット(kn)</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、船びき網漁の目的で、愛知県三河湾に向け、僚船2隻と共に、令和3年10月4日03時30分ごろ愛知県南知多町豊浜漁港を出港した。</p> <p>A船の行う船びき網漁は、2隻の網船及び1隻の運搬船で船団を組み、船団で魚群を探し、魚群があれば、2隻の網船でバッチ網と呼ばれる袋状の網の両端をそれぞれがひき、主にいわし、いかなご等を漁獲するもので、A船はその網船であった。(図1 参照)</p>

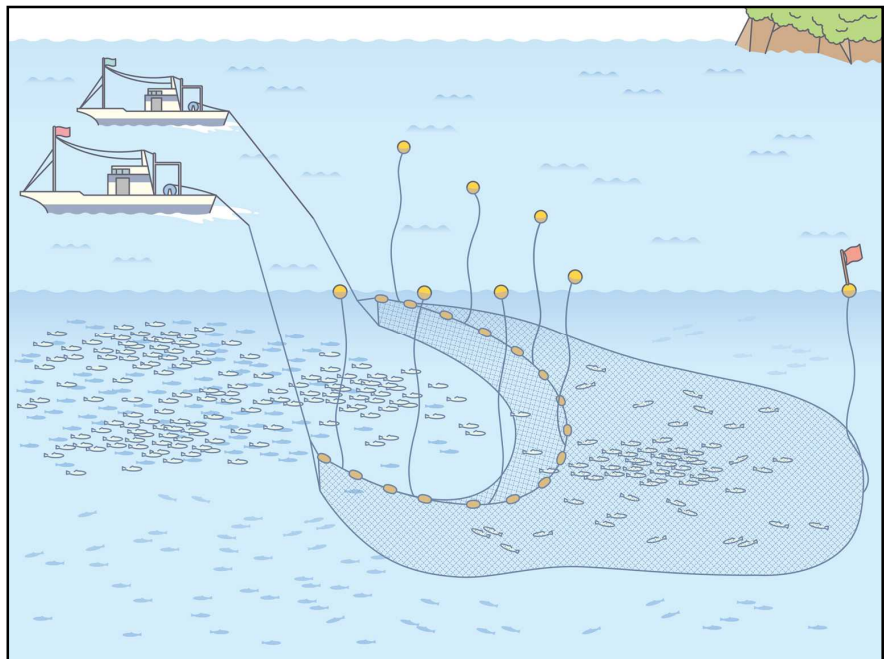


図1 船びき網漁のイメージ図（農林水産省HPより引用）

A船は、魚群を探しながら三河湾を東進し、本事故前日に漁場としていた愛知県蒲郡市南方に至っても魚群が見当たらなかったため、伊勢湾北東部の中部国際空港西方沖に移動し、網をひき終えたのち、揚網をもう一方の網船に任せ、次の魚群の探索に向かった。

船長Aは、操舵室中央にある舵輪の後方に立ち、2Mレンジのヘッドアップ表示としたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、魚群探知機を見ながら単独で操船に当たり、中部国際空港の南方沖から東方沖に回り込み、北進しながら魚群を探したものの、魚群が見当たらなかったため反転し、約13knの対地速力で南進した。

A船は、船首甲板の中央部分に、滑車や索具等を取り付ける木製の支柱を備えており、操舵室から前方を見通す際に、同支柱及び窓枠により、前方に死角が生じており、操縦者が体を左右に振ることで容易に死角を解消することができた。

船長Aは、中部国際空港南東方沖に至り、前方の支柱の死角にB船が入っていたが、前方を一見し、3隻の小型船舶を認め、3隻の小型船舶しかおらず、いずれもA船の航行に支障がないと思い、魚群探知機を見ながら航行していたところ、船首方のB船に気付かないまま、08時50分ごろA船の船首部とB船の船首部とが衝突した。

B船は、船外機付きの和船で、船長Bが単独で乗り組み、釣りの目的で、中部国際空港南東方沖の釣り場に向け、05時00分ごろ常滑市常滑港の係留地を出発し、05時30分ごろ釣り場に到着し、投錨して主機を停止したのち、船長Bが船体中央にある船倉の蓋に腰を掛けて左舷側を向いて釣りを始めた。

船長Bは、B船の船首が北方を向いていた際、船首方からA船がB

	<p>船に接近しているのを認めたが、航行する船舶が錨泊しているB船を避けると思い、左舷方を向いて釣りを続けていたところ、A船が至近となっても接近を続けたので危険を感じ、立ち上がって手を振りながら声を上げたものの、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、軽い衝撃を受けて絡網したのかと思い、船尾方を確認したところ、発泡スチロール等が漂流していることに気付き、不審に思ってA船を反転させて本事故発生場所付近に向かっていったところ、本事故の発生を知ったB船の付近にいたプレジャーボート（以下、「C船」という。）がB船に向かってのを見て、半没したB船に気付き、A船がB船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、落水した船長Bがしばらくつかまっていたものの、船長BがC船に救助されたのちに沈没した。</p> <p>C船の船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報し、依頼を受けて船長Bを中部国際空港の船着場まで搬送した。</p> <p>A船は、C船の船長から海上保安庁の指示を聞き、C船に続いて中部国際空港の船着場に向かった。</p> <p>船長Bは、一度自宅に戻って着替えを行い、自力で病院に行き、左肩甲骨肩峰骨折等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、中部国際空港南東方沖で南進中、船長Aが、前方の支柱の死角にB船が入っていた状態で、前方を一見して3隻の小型船舶しかおらず、3隻のいずれもA船の航行に支障がないと思い、魚群探知機を見ながら航行したことから、船首方のB船に気付かないまま、A船の船首部とB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、中部国際空港南東方沖で錨泊中、船長Bが、船首方からA船がB船に接近しているのを認めたが、航行する船舶が錨泊しているB船を避けると思い、釣りを続けたことから、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、中部国際空港南東方沖において、A船が南進中、B船が錨泊中、船長Aが、前方の支柱の死角にB船が入っていた状態で、前方を一見して3隻の小型船舶しかおらず、3隻のいずれもA船の航行に支障がないと思い、魚群探知機を見ながら航行し、また、船長Bが、船首方からA船がB船に接近しているのを認めたが、航行する船舶が錨泊しているB船を避けると思い、釣りを続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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</p>

られる。

- ・ 小型船舶の操縦者は、船首方に死角が生じている場合、常に死角に他船がいる可能性があることを考慮し、体を移動したり、船舶の進路を僅かに変更するなどして、死角を解消できる見張りを行うこと。
- ・ 小型船舶の操縦者は、船舶にレーダーを設置している場合、見張りの補助として適切に使用し、早期に他船の存在を確認すること。
- ・ 漁船の船長は、操業のためであっても、航行中は常に見張りを意識し、魚群探知機を見ることだけに集中しないこと。
- ・ 小型船舶の操縦者は、錨泊中に接近する他船を認めた場合、航行中の船舶が自船を避けてくれると思わず、早期に主機及び舵を操作できるように準備しておき、接近する他船に対して適切な注意喚起を行い、なお他船が接近する場合には移動するなど、衝突を避ける行動をとること。
- ・ 小型船舶の操縦者は、早期に他船に気付いてもらえるよう、できる限り高い場所に、レーダー反射板を取り付けたり、旗を掲げたりすることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

