

船舶事故調査報告書

令和4年7月6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

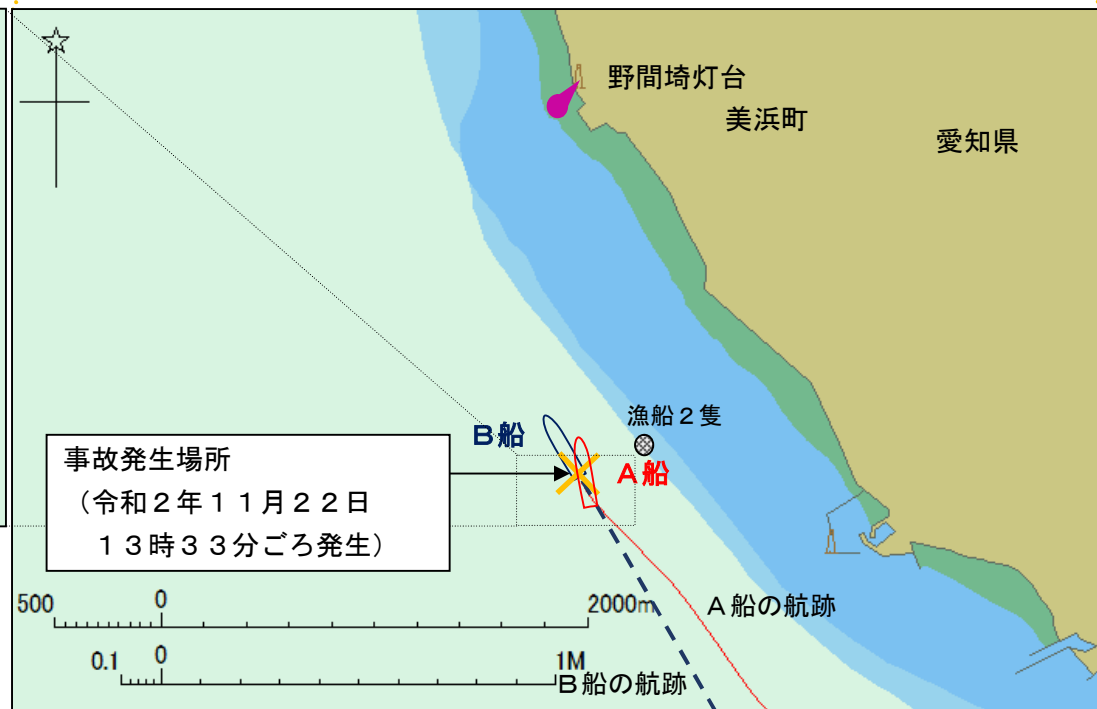
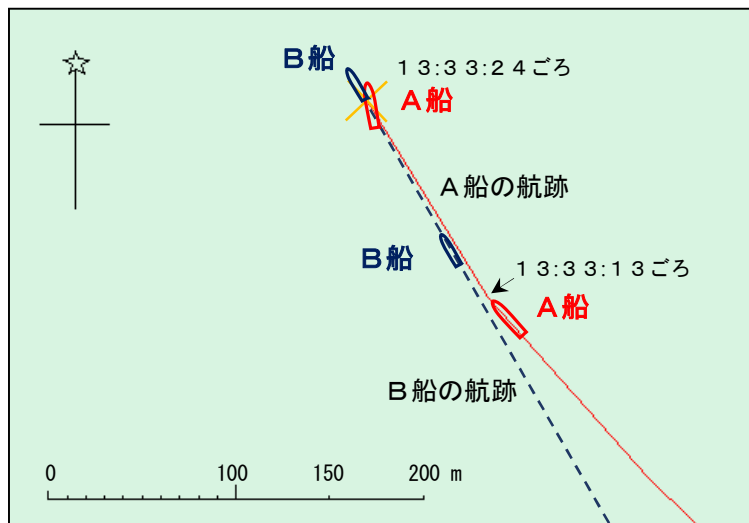
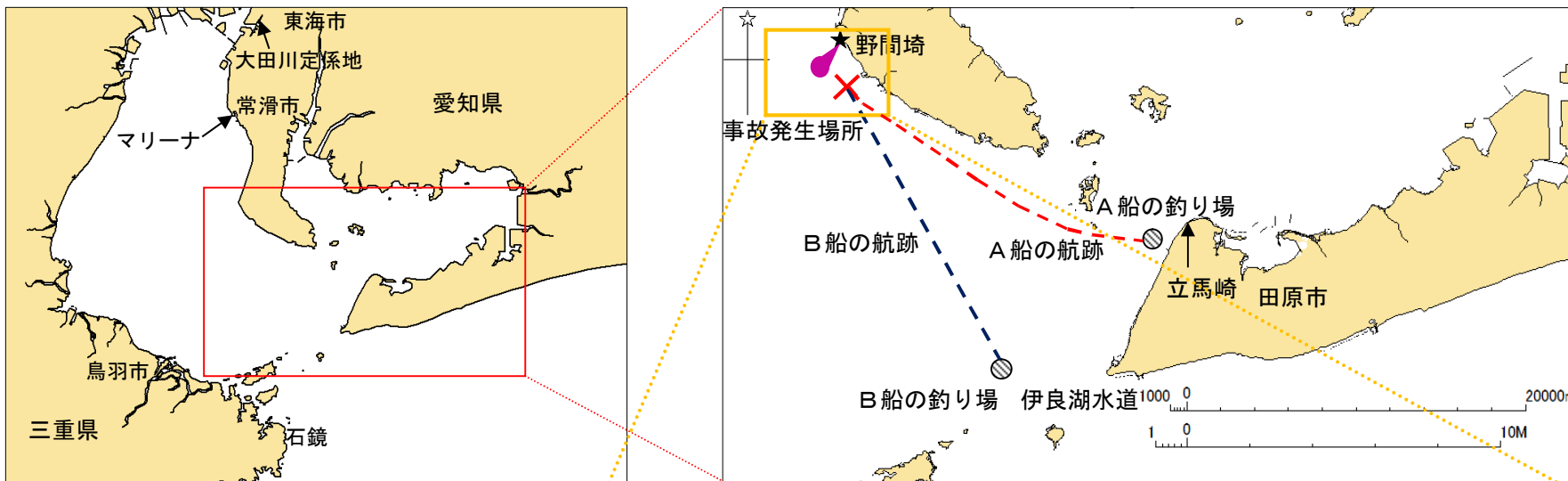
事故種類	衝突
発生日時	令和2年11月22日 13時33分ごろ
発生場所	愛知県美浜町野間埼南方沖 野間埼灯台から真方位180° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯34°44.5′ 東経136°50.7′）
事故の概要	プレジャーボート ^{アツキ} ATSUKIⅢ及びプレジャーボートハッピーは、共に北北西進中、両船が衝突した。 ハッピーは、船長及び同乗者1人が負傷し、右舷船尾部トランサム ^{トランサム} の亀裂等を生じ、また、ATSUKIⅢは、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 プレジャーボート ATSUKIⅢ、5.8トン 240-65020愛知、個人所有 10.19m（Lr）×2.94m×1.00m、FRP ディーゼル機関、254kW、平成26年1月 B プレジャーボート ハッピー、5トン未満（長さ6.15m） 242-12408愛知、個人所有 6.15m（Lr）×2.25m×1.14m、FRP ガソリン機関（船外機）、103kW、昭和62年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 71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27年10月8日 免許証交付日 令和2年7月20日 （令和7年10月7日まで有効） B 船長B 46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 平成14年12月25日 免許証交付日 平成29年6月14日 （令和4年12月24日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部トランサムに亀裂、クリートに損壊、船外機の油圧シリンドラに折損及びカバーに亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、船長Aの家族2人を乗せ、釣りの目的で、令和2年11月22日09時00分ごろ愛知県田原市立馬崎西南西方沖に向けて愛知県常滑市所在のマリーナを出発した。</p> <p>A船は、立馬崎西南西方沖の釣り場で釣りを行った後、12時40分ごろ野間埼西方沖を通過する予定で帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦席の前に立ち、約25ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により野間埼南南東方沖を北北西進していた頃、右舷船首方に以前釣りをしていた場所で錨泊して釣りを行っている2隻の漁船を認めた。</p> <p>船長Aは、錨泊中の漁船2隻を見ていたところ、13時33分ごろ、B船が至近にいることに気付き、とっさに右舵を取ったものの、A船の左舷船首部とB船の船尾部とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Aは、A船がB船の右舷船尾部の上を乗り切った後、すぐに減速してB船に近づいて船長Bに声を掛け、B船の乗船者の安否を確認した。</p> <p>A船は、船長Bが118番に通報して来援した巡視艇の海上保安官により、B船と共に中部国際空港付近の棧橋で事情聴取を受けた後、係留場所であるマリーナに帰航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bの家族1人（以下「同乗者B」という。）及び知人2人を乗せ、釣りの目的で、05時10分ごろ三重県鳥羽市石鏡沖周辺の釣り場に向けて愛知県東海市大田川の定係地を出航した。</p> <p>B船は、伊良湖水道周辺付近の釣り場で釣りを行った後、12時50分ごろ定係地に向けて帰航を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが操舵室右舷側の操縦席に右腰を掛けて左足で立って操縦し、同乗者Bが操縦席後方のクーラーボックスに座って後方を向いた姿勢で見張りを行い、野間埼南南東方沖を約20knの速力で北北西進した。</p> <p>同乗者Bは、右舷船尾方約150～200mのところに航行中のA船に気付いたが、A船の速力が速く、B船まで約100mの距離に接近したので、危険を感じて船長Bにそのことを知らせた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾方約70mの距離に接近しているA船を認め、A船との接近状況を見ながら、A船がB船の右舷側又は左舷側のどちらを追い越すかを見極めようと動静に注意して航行を続けたところ、</p>

	<p>約50mの距離に接近したところでB船がA船の正船首方を通過し、A船の右舷側が見えることを確認した。</p> <p>船長Bは、A船がこのままの針路で航行すれば、B船の左舷側を無難に通過して追い越すように見え、また、船長AがB船を見ておらず、A船が急に右に針路を変えることがあり得るので、そのままB船の針路を保持して様子を見ていたところ、A船が針路を右に変えてB船の船尾部正面に向かってくることに気付いたものの衝突に備えて身を守る姿勢をとることしかできず、B船の船尾部とA船の左舷船首部とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、A船との衝突の衝撃により、運転席から振り落とされないようにしがみ付いて身体を支えた。</p> <p>同乗者Bは、衝突直前に知人2人と共に甲板上に伏せた後、衝突の衝撃で胸の痛みを訴えた。</p> <p>B船は、一旦停止し、船長Bが、同乗者B及び知人2人の安否を確認した後、118番に通報し、来援した巡視艇の海上保安官により中部国際空港付近の棧橋で事情聴取を受けた後、定係地に帰航した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、後日、愛知県豊明市内の病院で受診し、船長Bは、全治約2週間通院加療を要する頸部挫傷、両手挫傷、背部挫傷及び両手末梢神経障害と診断され、同乗者Bは、全治約2週間通院加療を要する胸部挫傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のGPS記録(抜粋)、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 A船操縦席からの見通し状況、写真4 B船、写真5 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーを重畳表示するGPSプロッターを装備しており、本事故当時、同プロッターに航跡を表示させていた。</p> <p>B船は、GPSプロッター兼魚群探知機を装備していたものの、レーダー及び有効な音響信号はなかった。</p> <p>船長Aは、錨泊中の漁船2隻がいる場所で以前釣りをしていたところ、のり養殖施設の所有者から釣りをしないように注意されたことがあったので、同漁船も同様に注意されると思い、同漁船を見ていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、右舷船首方の漁船2隻を見ていたので、同漁船に近づく方向に針路を約10°右に向けていたと本事故後に思った。</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、野間埼南方沖を北北西進中、船長Aが、右舷船首方に認めた錨泊中の漁船2隻に注目して航行を続けたことから、A船よりも遅</p>

	<p>い速力で前路を同航していたB船に気付かず、B船を至近に認めてとっさに右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、以前、錨泊中の漁船2隻がいる場所でのり養殖施設の所有者から釣りをしないように注意されたことから、同漁船も同様に注意されると思って同漁船に注目し、また、同漁船を注目していて無意識に同漁船に近づく方向に約10°右転して航行したものと考えられる。</p> <p>B船は、野間埼南方沖を北北西進中、船長Bが、右舷船尾方から接近しているA船を認め、A船がこのままの針路で航行すればB船の左舷方を追い越すと思い、様子を見ながら針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船が針路を右に変えてB船の船尾部正面に向かってくることに気付いたものの、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が避航船でB船が保持船であり、A船がB船の左舷方を無難に通過するように見えたことから、A船がこのままの針路で航行すればB船の左舷方を追い越すと思い、様子を見ながら針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、野間埼南方沖において、A船及びB船が共に北北西進中、船長Aが、右舷船首方で錨泊中の漁船2隻に注目して航行を続け、また、船長Bが、A船がこのままの針路で航行すればB船の左舷方を追い越すと思い、A船の様子を見ながら針路及び速力を保持して航行を続けたため、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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、航行中、一定方向の船のみに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、航行中、自船よりも速い速力で接近する追越し船を認め、同船が適切な避航動作をとっていない場合、有効な音響を発生する手段による注意喚起を行うとともに、早い時機に安全な方向に避航すること。 ・ 船長は、必要に応じて同乗者に対して見張りを依頼し、前方を航行する船舶の航走波にも気を付けるなど、あらゆる手段により見張りを徹底することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のGPS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		推算値	
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	速力 (kn)
13:31:32	34-43-51.8	136-51-15.9		
13:31:42	34-43-55.1	136-51-12.5	319.7	26.0
13:31:52	34-43-58.5	136-51-09.5	323.9	24.8
13:32:02	34-44-02.0	136-51-06.6	325.7	26.0
13:32:12	34-44-05.4	136-51-03.6	324.3	25.0
13:32:23	34-44-08.8	136-51-00.7	325.0	22.3
13:32:33	34-44-12.2	136-50-57.4	321.0	26.3
13:32:43	34-44-15.3	136-50-54.0	317.8	24.9
13:32:53	34-44-18.2	136-50-50.4	315.1	25.0
13:33:03	34-44-21.2	136-50-46.7	314.3	25.7
13:33:13	34-44-24.3	136-50-43.3	318.4	24.9
13:33:24	34-44-27.7	136-50-40.7	328.1	21.9

※ 船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び速力は、時刻及び船位から推算した値である。

写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



写真3 A船操縦席からの見通し状況



写真4 B船



写真5 B船の損傷状況

