

## 船舶事故調査報告書

令和5年11月1日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年1月12日 08時30分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬南南西方沖 伊良湖岬灯台から真方位213° 1,500m付近 （概位 北緯34° 34.1′ 東経137° 00.4′）
事故の概要	漁船 <sup>たいま</sup> 大喜丸は、南東進中、また、プレジャーボートサンリバー <sup>ツー</sup> IIは、船首を南東方に向けて漂流中、両船が衝突した。 サンリバーIIは、船長が負傷し、船尾部外板等に破口を生じ、また、大喜丸は、船首部外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月17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。
<b>事実情報</b> 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 大喜丸、11トン AC2-4312（漁船登録番号）、個人所有 16.99m (Lr) × 3.78m × 1.49m、FRP ディーゼル機関、502kW（動力漁船登録票による）、平成7年7月23日 B プレジャーボート サンリバーII、5トン未満 240-27284愛知、個人所有 6.80m (Lr) × 2.56m × 1.09m、FRP ガソリン機関（船外機）、103kW、平成2年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 81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1月24日 免許証交付日 令和元年8月26日 （令和7年2月28日まで有効） B 船長B 71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 平成元年6月1日 免許証交付日 平成30年7月31日 （令和6年5月31日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人 (船長B)									
損傷	A 船首部外板に擦過傷、プロペラシャフト及びプロペラ翼に曲損 B 船尾部外板等に破口									
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：06時59分ごろ 太陽の高度及び方位</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>高度 (°)</th> <th>方位 (°)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08時00分</td> <td>10.0</td> <td>125.2</td> </tr> <tr> <td>09時00分</td> <td>19.4</td> <td>135.9</td> </tr> </tbody> </table>	時刻	高度 (°)	方位 (°)	08時00分	10.0	125.2	09時00分	19.4	135.9
時刻	高度 (°)	方位 (°)								
08時00分	10.0	125.2								
09時00分	19.4	135.9								
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、僚船2隻と行うしらすひき網漁の目的で、令和5年1月12日04時30分ごろ愛知県南知多町日間賀漁港（久渚地区）を出港し、三重県答志島北方沖で漁を行ったのち、漁場を移動することとし、愛知県渥美半島南方沖の漁場に向け、移動を始めた。</p> <p>船長Aは、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け、レーダーを作動させて見張りに当たり、手動操舵により、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長Aは、伊良湖岬西方沖に至り、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じていたが、ふだん、昼間で見通しがよいときは、レーダーの確認よりも、主に目視で見張りを行っており、右舷船首方に認めたプレジャーボート1隻しかいないと思い、南東進していたところ、08時30分ごろ、伊良湖岬南南西方沖において、突然、ドシンという音を聞いたので、何かに当たったと思って減速し、船尾方を振り返ったところ、B船を認め、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突したことを知り、無線で僚船に支援を求めた。（写真1及び写真2参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 A船の操縦席から船首方の見通し状況</p> </div> </div>									

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人3人（以下「同乗者B<sub>1</sub>」、「同乗者B<sub>2</sub>」及び「同乗者B<sub>3</sub>」という。）を乗せ、釣りの目的で、07時05分ごろ愛知県碧南市所在のしじみがわ蜷川南側船だまりを出港し、08時20分ごろ伊良湖岬南南西方沖の朝日礁付近に到着して、船首を南東方に向け、船外機を中立として漂泊し、B船の乗船者はそれぞれ釣りの準備を始めた。

船長Bは、ふだん、漂泊して釣りを行う際、周囲の漂泊船や錨泊船との位置を確認し近づかないようにしており、これまで他船との衝突の危険を感じたことはなく、他船が漂泊船を避けてくれると思い、船尾方に認めた小型船舶2隻の他に船舶は見掛けなかった。

B船は、船長BがB船の右舷船尾部に、同乗者B<sub>1</sub>が左舷船尾部に、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>が船首部の両舷に、それぞれ舷外へ向いて腰を掛け、釣りを始めていたところ、08時30分ごろ同乗者B<sub>1</sub>が大声を出したので、右舷方を向いていた船長Bは、船尾方を見て約30mに迫るA船に気付いたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突し、船長B及び同乗者B<sub>1</sub>は、船外に投げ出された。（写真3及び写真4参照）



写真3 B船（本事故前）



写真4 船尾部外板等を損傷したB船

船長BはB船上にいた同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>に、同乗者B<sub>1</sub>はA船の僚船にそれぞれ救助され、B船はA船の僚船に横抱きされて日間賀漁港へ移送された。

船長Bは、病院に搬送され、通院加療を要する右大腿創傷等と診断された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

A船は、本事故当時、船首浮上等による船首方の死角は生じていなかった。

船長Aは、太陽光により海面反射していた船首方に、B船が漂泊していたと本事故後に思った。

	<p>船長Aは、サングラスを保有していなかった。</p> <p>B船の乗船者は、全員、膨張式の救命胴衣を着用しており、船長B及び同乗者B<sub>1</sub>が落水した際、救命胴衣の浮体は膨張し、海面に浮上した。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行うことができる簡易エアホーン等を備えていなかった。</p> <p>運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ*1によれば、平成23年以降、伊良湖水道付近において、船舶間の衝突事故が8件発生し、そのうち、小型船同士の衝突事故が5件発生していた。</p>
<p><b>分析</b></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 あり、B なし</p> <p>A船は、伊良湖岬南南西方沖において、南東進中、船長Aが、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じていたが、右舷船首方に認めたプレジャーボート1隻しかいないと思い込み、南東進を続けたことから、船首方で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん、昼間で見通しがよいときは、レーダーの確認よりも主に目視で見張りを行っており、本事故当時も同様に目視で見張りを行っており、また、サングラスを着用していなかったことから、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じていたが、右舷船首方に認めたプレジャーボート1隻しかいないと思い込み、南東進を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、伊良湖岬南南西方沖において、船外機を中立とし船首を南東方に向けて漂泊中、船長Bが、ふだん、漂泊して釣りをを行う際、他船との衝突の危険を感じたことはなく、他船が漂泊船を避けてくれると思い、右舷方を向いて釣りをを行いながら漂泊を続けたことから、船尾方の至近に迫るA船に気付いたものの、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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、伊良湖岬南南西方沖において、A船が南東進中、B船が船外機を中立とし船首を南東方に向けて漂泊中、船長Aが、太陽光の海面反射で船首方がまぶしく感じていたが、右舷船首方に認めたプレジャーボート1隻しかいないと思い込み、南東進を続けたため、船首方で漂泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、ふだん、漂泊して釣りをを行う際、他船との衝突の危険を感じたことはなく、他船が漂泊船を避けてくれると思い、右舷方を向いて釣りをを行いながら漂泊を続けたため、船尾方の至近に迫るA船に気付いたものの、どうすることも</p>

\*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL: <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

	できず、両船が衝突したものと考えられる。
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"> <li>・ 船長は、航行中、太陽光の海面反射によりまぶしさを感じる状況においては、目視で周囲を確認して航行に支障のある他船がないと思った場合であっても、見落としている場合もあるので、レーダーを活用した見張りによって継続的に周囲の状況を確認すること。</li> <li>・ 船長は、航行中、太陽光の海面反射によりまぶしさを感じた場合は、サングラス等を着用するなどしてまぶしさを軽減する措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、漂流中であっても、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、他船が漂流船を避けてくれると思わず、継続的に見張りを行うこと。</li> <li>・ 船舶所有者は、法令により設置が求められていない小型船舶であっても、容易に他船の位置を把握し、又は自船の位置を知らせることができる簡易型AISを設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

