

船舶事故調査報告書

令和5年2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3年11月21日 08時30分ごろ
発生場所	千葉県南房総市野島埼南西方沖 野島埼灯台から真方位221° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 52.5′ 東経139° 51.6′）
事故の概要	遊漁船 ^{ギョータク} GYOTAKU ^{フィット} VIIは漂泊中、また、遊漁船 ^{きまう} 恭丸は北東進中、両船が衝突した。 恭丸は、釣り客2人が軽傷を負い、船首ハンドレールに曲損を生じ、また、GYOTAKU VIIは、右舷中央部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月11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 主機、出力、進水等	A 遊漁船 GYOTAKU VII 7.3トン CB2-80240（漁船登録番号）、個人所有 11.87m（Lr）×3.09m×1.24m、FRP ディーゼル機関、323.60kW、平成10年3月27日 第232-30075号（船舶検査済票の番号） （写真1、写真2参照）



写真1 A船の外観（船首方）

写真2 A船の外観（船尾方）

	<p>B 遊漁船 恭丸、3.3トン CB3-83747 (漁船登録番号)、個人所有 9.95m (Lr) × 2.36m × 0.95m、FRP ディーゼル機関、80.90kW、昭和59年12月 第232-30652号 (船舶検査済票の番号) (写真3、写真4参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真3 B船の外観 (船首方) 写真4 B船の外観 (船尾方)</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 53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20年6月5日 免許証交付日 平成29年10月2日 (令和5年6月12日まで有効)</p> <p>B 船長B 72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16年1月16日 免許証交付日 平成30年4月23日 (令和6年1月15日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 2人 (釣り客)</p>
損傷	<p>A 右舷中央部外板に破口、操舵室右舷側に破損等 B 船首ハンドレールに曲損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：波向 東、波高 約0.8m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、遊漁の目的で、令和3年11月21日06時10分ごろ、千葉県南房総市乙浜漁港南方沖の釣り場に向け、同漁港を出港した。</p> <p>A船は、操舵室が船体のほぼ中央にあって、操舵室のほぼ中央に舵輪があり、舵輪の左舷側にGPSプロッターが、右舷側にレーダー</p>

が、また、GPSプロッターの下段に魚群探知機がそれぞれ設置されており、舵輪の後方に椅子が設置されていた。

船長Aは、視界が良かったのでレーダーを使用せず、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させて操船に当たり、釣り場に到着して遊漁を始めたものの、釣果が良くなかったので、釣り場の移動を繰り返した後、08時00分ごろ野島崎南西方沖で主機を中立運転として漂泊し、船尾にスパンカーを展張して遊漁を始めた。

船長Aは、08時25分ごろ、釣果が良くなかったので再び移動しようと思い、釣り客に竿を上げるように指示したところ、釣り客が竿を上げて食事をとりだしたので、漂泊したまま休憩することとした。

船長Aは、休憩中にトイレを済ませておこうと考え、周囲を目視で見渡し、操舵室からの目視だけですぐに危険を及ぼすような船舶はないと思い、08時28分ごろ、操舵室を出て後部甲板にあるトイレに向かった。(写真5参照)



写真5 A船のトイレ

船長Aは、船首方を向いて用を足していたところ、後部甲板にいた釣り客から、B船が接近している旨を告げられたものの、すぐに危険を及ぼすような船舶はないと思っていたので、用を足し終えてから対応しても十分に間に合うと思い、船尾方を確認することなく用足しを続けた。

船長Aは、再び釣り客からB船が接近している旨を告げられたものの、間もなく用足しが終わると思い、船尾方を確認することなく用足しを続け、用足しを終えて船尾方を振り返ったところ、右舷船尾方約40mにA船に向かって接近するB船を初めて認めた。

船長Aは、波浪により船首を左右に振りながら航行していたB船の

左舷側が良く見えたので、B船がA船を避けて右転したと思ったものの、すぐにB船の両舷が見えるようになったので衝突する危険を感じ、右舷側の通路を走って前部甲板の釣り客に危険を伝えたのち、08時30分ごろ、A船が東北東方を向いた状態で、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。

B船は、船長が1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、遊漁の目的で、06時00分ごろ、野島埼南西方沖の釣り場に向け、乙浜漁港を出港し、06時40分ごろ釣り場に到着して遊漁を始めた。

船長Bは、釣果が良くなかったので、釣り客に竿を上げさせ、南房総市千倉漁港沖の釣り場に移動することとしたものの、僚船の船長から無線で野島埼南方の陸岸寄りの釣果が良いことを聞いていたので、僚船の様子を見に行こうと思い、08時20分ごろ移動を始めた。

B船は、操舵室が船体のほぼ中央にあつて、操舵室の左舷側に舵輪があり、舵輪の前方には、左舷側及び中央に魚群探知機付きGPSプロッター（以下「GPS魚探」という。）を、右舷側にレーダーをそれぞれ設置しており、舵輪の後方に椅子が設置されていた。

船長Bは、B船の船首が長く、航行中に船首方に死角を生じることがあったが、本事故当時、釣り客が前部甲板にいたことにより船体が沈み、船首方に死角はなかった。（写真6～写真8参照）



写真6、写真7、写真8 B船の見通し状況

船長Bは、視界が良かったのでレーダーを使用せず、GPS魚探を2台とも作動させ、舵輪の後方の椅子に腰を掛け、手動操舵として操船に当たり、GPS魚探により野島埼に向け、041°の針路（真方位）及び約8ノット（kn）の対地速力で航行した。

船長Bは、僚船の船長と無線で会話をしたのち、常連客が左舷側の窓の外に来たので、常連客と会話をしながら航行を続けていたところ、船首方のA船に接近していることに気付かず、衝突の直前にA船に気付いたものの、どうすることもできず、同じ針路及び速力のまま、A船とB船とが衝突した。

船長Bは、主機を後進としてA船から離れ、釣り客の安全を確認したのち、船体の状態を確認して自力航行が可能であったので、A船の状況を確認しようと思い、A船に向かって接近を始めた。

	<p>船長Aは、釣り客の無事を確認したのち、船体の状態の確認をしたところ、右舷中央部の外板に破口が生じていたものの、浸水も少なく、自力航行が可能であったので、接近してきた船長Bと状況を確認したのち、帰航を始めた。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃で操舵室に置いていた携帯電話が機関室に落ちてしまったので、所属する会社への連絡を釣り客に依頼し、帰港して釣り客を下船させた。</p> <p>船長Bは、A船に続いて帰航を始め、所属する漁業協同組合に本事故発生を連絡したのち、帰港して釣り客を下船させた。</p> <p>B船の釣り客のうちの2人は、後日病院に行き、それぞれ頸椎捻挫等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、水産高校を卒業したのち、A船を所有する企業に入社し、瀬渡し船、遊漁船等の小型船舶に乗り組み、約28年の遊漁船の乗船経験を有しており、本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>船長Bは、約45年前から小型船舶で素潜り漁を行っており、約20年前から遊漁船業を行うようになり、本事故当時、健康状態は良好であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・主機等の関与 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、野島埼南西方沖において漂泊中、船長Aが、周囲を目視で見渡した際、操舵室からの目視だけですぐに危険を及ぼすような船舶はいないと思い、トイレに向かったことから、右舷船尾方約40mとなるまで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、後部甲板にあるトイレで船首方を向いて用を足していた際、後部甲板にいた釣り客からB船が接近している旨を告げられたものの、すぐに危険を及ぼすような船舶はいないと思っていたことから、用を足し終えてから対応しても十分に間に合うと思い、船尾方を確認することなく用足しを続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、野島埼南西方沖において北東進中、船長Bが、僚船の船長と無線で会話をしたのち、左舷側の窓の外にいた常連客と会話をしながら航行を続けたことから、船首方のA船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、野島埼南西方沖において、A船が漂泊中、B船が北東進中、船長Aが、周囲を目視で見渡した際、操舵室からの目視だけですぐに危険を及ぼすような船舶はいないと思い、トイレに向かい、また、船長Bが、僚船の船長と無線で会話をしたのち、左舷側の窓の外にいた常連客と会話をしながら航行を続けたため、両船が衝突したも</p>

	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"> ・ 1人で乗り組む小型船舶の操縦者は、トイレ等で操舵室を離れる場合、接近する他船を見落とすことのないよう、レーダーを活用するなど、あらゆる手段を使って見張りを適切に行ってから操舵室を離れること。 ・ 小型船舶の操縦者は、航行中に他者との会話に夢中にならず、見張りに集中すること。

付図1 事故発生経過概略図

