

船舶事故調査報告書

令和6年1月31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7月5日 10時30分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼南南西方沖 御前埼灯台から真方位197° 12.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 23.4′ 東経138° 09.0′）
事故の概要	漁船 ^{せりょう} 正漁丸は、北北東進中、また、プレジャーボートつかさ丸は、漂泊中、両船が衝突した。 正漁丸は、プロペラシャフト及びプロペラ翼に曲損等を生じ、また、つかさ丸は、船首部の脱落が生じた。
事故調査の経過	令和5年7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 正漁丸、7.3トン SO2-4533（漁船登録番号）、個人所有 11.96m（Lr）×3.15m×1.15m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、 平成3年4月12日 （写真1 参照）



写真1 A船の外観

B プレジャーボート つかさ丸、5トン未満
 242-20247 静岡、個人所有
 7.03m (Lr) × 2.39m × 1.01m、FRP
 ディーゼル機関、102.97kW、平成7年6月
 (写真2 参照)



写真2 B船の外観

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 昭和60年6月13日
 免許証交付日 令和元年12月4日

	<p>(令和7年6月12日まで有効)</p> <p>B 船長B 79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10月19日 免許証交付日 平成31年2月15日 (令和6年10月18日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A プロペラシャフト及びプロペラ翼に曲損、船首部船底に擦過傷等 B 船首部の脱落</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波向 南、波高 約1m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、一本釣り漁の目的で、令和5年7月4日22時30分ごろ静岡県御前崎港を出港し、5日01時30分ごろ御前崎南西方沖の漁場に至り、周辺状況を確認し、04時00分ごろ漁を始め、09時00分ごろ漁を終え、09時10分ごろ帰航を始めた。</p> <p>A船は、操舵室前面のガラス窓の左右にそれぞれ旋回窓を設置しており、旋回窓のガラスの見通しは良かったものの、その他のガラスは曇っており、操舵室前面の計器類の周りに荷物が置いてあったこともあり、旋回窓から見る前方以外の見通しは良好ではなかった。(写真3参照)</p>  <p>写真3 A船の操舵室からの見通し状況</p> <p>A船は、操舵室前面中央に舵輪があり、舵輪前方にGPSプロッターを、その右舷側にレーダーを設置しており、レーダーを3Mレンジのヘッドアップ表示とし、船長Aが左舷側の椅子に、甲板員が右舷側の椅子にそれぞれ腰を掛け、約15ノット(kn)の対地速力で、自動操舵によって北北東進した。</p> <p>船長Aは、御前崎南南西方沖に至り、レーダー画面に顕著な映像が映っておらず、また、陸岸から離れており、釣りをしている小型の船舶はいないと思い、時々旋回窓から前方を見渡し、甲板員と会話をし</p>

	<p>ながら航行を続けていたところ、B船に気付かず、10時30分ごろ、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で、05時30分ごろ御前崎港のマリーナを出発し、御前崎南南西方沖の釣り場に到着して釣りを行ったものの、釣果が得られなかったので釣り場を移動した。</p> <p>B船は、08時30分ごろ、機関を中立運転とし、直径約10mmのロープをつないだ直径約4mのパラシュート型シーアンカーを海に投げ、船首のクリートに同ロープを取り、船首を南南東方に向けて漂泊を始め、船尾甲板にある倉口蓋に、船長Bが左舷側を向き、同乗者が右舷側を向いてそれぞれ腰を掛け、釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、他船が接近したとしても、漂泊しているB船を避けてくれると思いき、漂泊を続け、いつしか釣りに夢中になり、A船が接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長Bは、同乗者からA船が接近していることを聞き、立ち上がって右舷方を見て、A船が至近まで接近していることを知り、呼子笛を操舵室に備えていたものの、呼子笛を取りに行く時間はないと考え、手を振って声を上げたが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、A船が船首甲板に乗り上げたのち、A船のプロペラがB船のアンカーロープを巻き込み、A船に引っ張られて船首部が脱落した。</p> <p>B船は、A船に船尾からえい航され、船長BがB船の排水作業を行いながら、また、同乗者がB船の沈没に備えて連絡を受けて来援したA船の僚船に移乗し、それぞれ御前崎港に戻った。</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>B船は、船尾にスパンカー^{*1}を装備していたが、本事故当時、パラシュート型シーアンカーを投じていたのでスパンカーを展開しておらず、また、旗やレーダー反射板等を掲げていなかった。</p> <p>船長Aは、50年以上の船員歴を有し、船長としての経験も40年以上あり、本事故当時の健康状態は良好であった。</p> <p>船長Bは、平成16年にB船を購入し、年に十数回程度釣りに出ており、本事故当時の健康状態は良好であった。</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、御前崎南南西方沖を北北東進中、船長Aが、レーダー画面</p>

*1 「スパンカー」とは、主に釣りを行う小型船舶の船尾に装備される三角帆のことで、展開すると、常に船首を風上に向ける効果がある。一般に、船高より高く展開されることが多いので、副次的に他船からの自船の認知に役立つことがある。

	<p>に顕著な映像が映っておらず、また、陸岸から離れており、釣りをしている小型の船舶はいないと思い、時々旋回窓から前方を見渡し、甲板員と会話をしながら航行を続けたことから、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、約1mの波浪がある状況下、A船の旋回窓のガラス越しの見通しは良かったものの、その他のガラスは曇り、操舵室前面の計器類の周りに荷物が置いてあり、旋回窓から見る前方以外の見通しは良好ではなかったことから、旋回窓から見える狭い視界にB船が入らず、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、約1mの波浪がある状況下、レーダーを3Mレンジ表示として使用していたことから、B船の映像が映ったとしても、レーダー画面上のB船の映像が小さく、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、御前崎南南西方沖で漂流中、船長Bが、他船が接近したとしても、漂流しているB船を避けてくれると思い、漂流を続けたことから、同乗者からA船が接近していることを聞き、A船が至近まで接近していることを知ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、釣りに夢中になっていたことから、接近するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、呼子笛を操舵室に備えていたものの、呼子笛を取りに行く時間がなかったことから、呼子笛を使用せず、手を振って声を上げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、御前崎南南西方沖において、A船が北北東進中、B船が漂流中、船長Aが、レーダー画面に顕著な映像が映っておらず、陸岸から離れており、釣りをしている小型の船舶はいないと思い、時々旋回窓から前方を見渡し、甲板員と会話をしながら航行を続け、また、船長Bが、他船が接近したとしても、漂流しているB船を避けてくれると思い、漂流を続けたため、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"> ・ 小型船舶の船長は、陸岸から離れている海域を航行する場合、陸岸からの距離に関係なく、常に周囲に船舶がいると考えて見張りを行い、レーダー等の航海計器を適切に調整し、見張りの補助とすること。 ・ 小型船舶の船長は、常に操舵室のガラス面を洗浄し、ガラス面付近に荷物等を置いたりせず、見張りの環境を良くすること。 ・ 小型船舶の船長は、シーアンカー等を使用して漂流する場合、自船が航行中の船舶と見なされることを理解し、全周の見張りを適切に行い、他船が接近する際には、早期に注意喚起を行い、必要に応じて機関を使用するなど、衝突を避けるための措置を採ること。

	<p>と。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、有効な音響による信号を行えるものとして、呼子笛を備える場合は、すぐに使用できるよう、身に付けるか、そばに置いておくこと。・ 高さの低い小型船舶は、他船の操縦者から発見されにくいので、他船に発見されやすいよう、大きな旗や、レーダー反射板等を掲揚することが望ましい。・ 小型船舶は、他船を容易に発見できるよう、また、他船から容易に発見されるよう、簡易型AISを設置することが望ましい。
--	---

