

船舶事故調査報告書

令和6年4月17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4月29日 14時15分ごろ
発生場所	愛知県田原市立馬埼西方沖 立馬埼灯台から真方位260°1海里（M）付近 （概位 北緯34°39.5′ 東経137°03.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ハートビート} Heart Beatは、北北東進中、また、プレジャーボートエスパルM2は、漂泊中、両船が衝突した。 Heart Beatは、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、エスパルM2は、右舷船首部防舷材に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月25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 Heart Beat、10トン 240-57189愛知、八光造園株式会社 11.10m (Lr) × 3.94m × 2.05m、軽合金 ディーゼル機関2基、419.24kW（合計）、 平成16年2月 （写真1 参照） 

写真1 A船の外観

	<p>B プレジャーボート エスパルM2、2.4トン 240-67673愛知、株式会社スズキマリン 6.25m (Lr) × 2.43m × 1.35m、FRP ガソリン機関、110.30kW、平成29年8月 (写真2 参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 61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12年7月7日 免許証交付日 令和2年6月26日 (令和7年7月6日まで有効)</p> <p>B 船長B 27歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年7月26日 免許証交付日 令和3年7月26日 (令和8年7月25日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部防舷材に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りの目的で、令和5年4月29日05時00分ごろ愛知県蒲都市所在のマリーナを出発し、田原市南方沖で釣りをを行い、12時00分ごろ帰港を始めた。</p> <p>A船には、操舵室のほかに、ビニールカバーで囲われたフライング</p>

ブリッジにも操縦席があり、船長Aは、フライングブリッジの操縦席に腰を掛けて操船に当たっていたものの、海水のしぶきによってビニールカバーが白濁して周囲が見づらかったので、船首中央方のビニールカバーのみを開放して見張りを行っていた。(写真3参照)



写真3 A船のフライングブリッジからの見通し状況

船長Aは、田原市伊良湖岬を通過し、約18ノットの対地速力で、自動操舵によって北北東進し、立馬崎西方沖において、間もなく変針する頃と思い、右舷船首方に設置してあるGPSプロッターを操作して次の針路を確認することに集中し、船首方のB船に気付かないまま航行を続けた。

船長Aは、船首方に視線を戻し、至近となったB船に気付き、右舵を取ろうと手動操舵に切り替えようとしたものの、間に合わず、14時15分ごろ、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。

B船は、レンタルボートで、船長Bが1人で乗り組み、知人4人を乗せ、釣りの目的で、06時30分ごろ愛知県豊川市のマリーナを出発し、田原市北方沖で移動を繰り返しながら釣りをを行い、13時55分ごろ、立馬崎西方沖において、船外機を停止し、船首を北東方に向け、漂泊して釣りを始めた。

船長Bは、右舷船尾方約600mに、北北東進をするA船を認めたものの、航行しているA船が漂泊しているB船を避けると思い、そのまま漂泊を続けていたところ、至近となってもA船にB船を避ける気配がないので危険を感じ、船外機を使用して衝突を避けようと思ったものの、間に合わず、B船とA船とが衝突した。

船長Aは、B船に接近して状況を確認し、互いの乗員に負傷がなく、両船共に自走が可能であったので、帰港して事後の処理に当たることとし、所属のマリーナに戻った。

船長Bは、所属のマリーナに本事故の発生を連絡し、所属のマリーナに戻った。

その他の事項

船長Aは、約35年前に旧四級小型船舶操縦免許証を取得し、夏季に週に1回程度、年に20回程度釣りの目的で小型船舶に乗船しており、約10年前にA船を購入し、本事故当時、飲酒はしておらず、健康状態は良好であった。

	<p>船長Bは、小型船舶操縦免許証を取得してから、週に1回程度釣りの目的でレンタルボートに乗船しており、B船には30回以上の乗船経験があり、本事故当時、飲酒はしておらず、健康状態は良好であった。</p> <p>船長Aは、A船にレーダーを備えていたものの、レーダーを霧など視界が悪いときだけ使用することとし、本事故当時、使用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B船に備えてあった魚群探知機能付きGPSプロッターを使用していた。</p> <p>B船は、汽笛を備えておらず、有効な音響による信号を行うことができるものを備えていなかった。</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、立馬埼西方沖において北北東進中、船長Aが、間もなく変針する頃と思い、右舷船首方に設置してあるGPSプロッターを操作して次の針路を確認することに集中し、船首方のB船に気付かないまま航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、海水のしぶきによってビニールカバーが白濁して周囲が見づらかったので、船首中央方のビニールカバーを開放して見張りを行っており、船首方の視野が狭かったこと、及びレーダーを霧など視界が悪いときだけ使用することとし、本事故当時、使用していなかったことから、早期にB船に気付くことができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、立馬埼西方沖において船首を北東方に向けて漂泊中、船長Bが、右舷船尾方に北北東進をするA船を認めたものの、航行しているA船が漂泊しているB船を避けると思い、そのまま漂泊を続けたことから、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、立馬埼西方沖において、A船が北北東進中、B船が船首を北東方に向けて漂泊中、船長Aが、右舷船首方に設置してあるGPSプロッターを操作して次の針路を確認することに集中し、船首方のB船に気付かないまま航行を続け、また、船長Bが、右舷船尾方にA船を認めたものの、航行しているA船が漂泊しているB船を避けると思い、そのまま漂泊を続けたため、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、航行中、航海計器等の操作に没頭せず、長時間操作するときには、停船してから計器等の操作を行うこと。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、操縦席が取り外しのできるカバーで覆われており、カバーの窓ガラス等が海水のしぶきによって白濁して周囲が見づらい場合、洗浄装置があれば窓ガラス等の洗浄を行い、洗浄装置がないときには、カバー全体を外し、全周の見張りを行えるようにすること。・ 小型船舶の船長は、レーダーを備えている場合、視界の良否に関わらず、見張りの手段として使用すること。・ 小型船舶の船長は、漂泊中に他船が接近する場合、早期に注意喚起を行い、必要に応じて機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。・ 小型船舶の船長は、汽笛等を備えることを要しない船舶で、かつ汽笛等が備わっていない船舶に乗船する場合、呼子笛、ガスホーン等の有効な音響による信号を行えるものを備えておくこと。・ 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、大きな旗等を掲揚することが望ましい。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図

