

船舶事故調査報告書

令和6年10月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和6年3月17日 06時50分ごろ
発生場所	三重県志摩市大王埼東南東方沖 大王埼灯台から真方位120° 8.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 12.5′ 東経137° 02.4′）
事故の概要	漁船加藤丸は、東進中、また、プレジャーボートアミューズは、船首を西方に向けて漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年4月10日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 加藤丸、6.6トン ME2-5696（漁船登録番号）、個人所有 第243-25747号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート アミューズ、2.6トン ME3-66727（漁船登録番号）、個人所有 第240-47195号、（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷、右舷側ひき縄釣り用の竿に擦過傷 B 右舷船首部外板及び右舷中央部外板に擦過傷等、操舵室前面及び右舷側の窓ガラスに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 静穏、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、ひき縄漁を行う目的で、志摩市英虞湾の係留地を出航し、大王埼南東方沖を航行した。 船長Aは、操舵室に設置した海水温度計で水温が下がったのを見て、両舷から竿を船外に張り出し、船尾の竿を立てて、それぞれ竿から疑似餌及びびおもり等が付いた道糸を海に流し、両舷の道糸に付けた索で釣り道具の調整を終え、船首を東方に向けて自動操舵により約6.5ノットの対地速力で航行して操業を開始した。（図1参照）

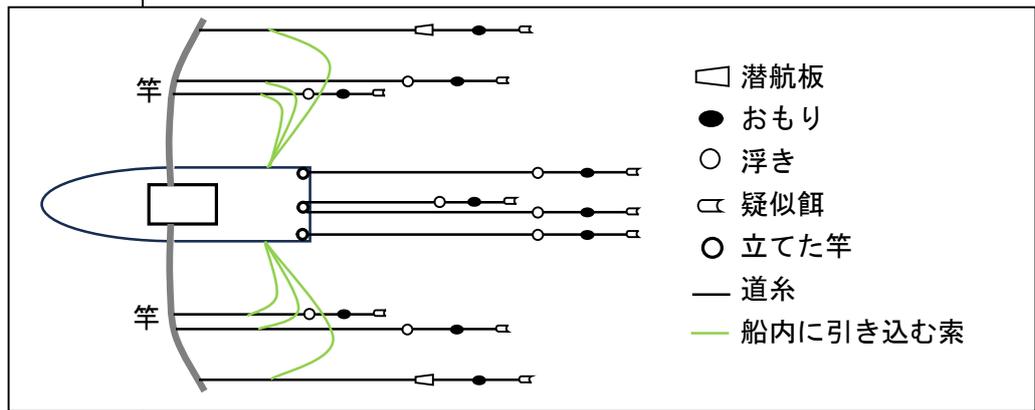


図1 A船の操業状況（イメージ）

船長Aは、出航後、ふだんと同様にレーダーを作動させたが、海上が穏やかであり、視界も良かったので、目視のみで見張りを行っていた。

船長Aは、漁場に着くまで他船をほとんど認めず、操業開始時にも周囲に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、操舵室の椅子に腰を掛けて下を向いて朝食をとり始め、時折竿の動きを見ながら航行を続けていたところ、突然衝撃を感じ、顔を上げて船首方を見て、B船と衝突したことを知った。

船長Aは、ひき縄を回収せずに主機を中立とすると道糸等が推進器翼に絡んでしまうので、航行を続けながらひき縄の回収を行っていたが、B船が後方から接近してきたので、主機を中立とした。

船長Aは、A船の損傷状況を確認し、船長Bから海上保安庁に通報したことを聞き、所属する漁業協同組合に連絡した後、自力航行で志摩市<sup>あのり</sup>安乗漁港に入港し、海上保安庁の調査を受けた。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、釣りの目的で、安乗漁港の係留地を出航後、船首を西方に向けて船外機を止め、船長Bが船尾側に、同乗者Bが船首側にそれぞれ立って右舷方に竿を出し、漂泊していた。

船長Bは、時々周囲を見渡しながらか釣りをしていたところ、船首方約500mにB船に向かって来るひき縄漁船のA船を認めたが、ふだん釣り場では航行中のひき縄漁船が漂泊中のB船を避けていたので、A船も同様にB船を避けてくれると思って漂泊を続けた。

船長Bは、A船の動向を見ていたところ、A船がB船を避ける様子を見せることなく接近するので衝突の危険を感じ、A船に向かって大声を上げたが、更にA船が接近するので、船外機を始動して後進を試みたものの、間に合わず、B船の右舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。

船長Bは、A船の竿がB船の操舵室に当たった衝撃によりB船の構造物に体を打ち、肩と首に打撲を負った。

	<p>船長Bは、衝突後もA船が航行を続けたので、A船を追い掛けてB船を接近させ、海上保安庁に本事故の発生を通報したことを船長Aに伝えた後、自力航行して、安乗漁港に戻った。</p> <p>船長Bは、A船にB船の存在を知らせようとした際、大声を上げた方が素早いと思い、救命胴衣の笛を使用しなかった。</p> <p>B船には、汽笛も携帯式エアホーン等も備えておらず、有効な音響による信号を行うことができる手段としては船長Bが着用していた救命胴衣の笛しかなかった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、ひき縄漁を行いながら東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、時折竿の動きを見たり、下を向いて食事をしたりしながら航行し、船首方の見張りを行っていなかったことから、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、漁場に到着するまで他船をほとんど認めず、操業開始時にも周囲に他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を西方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Bが、航行するA船が漂泊中のB船を避けると思い、機関を始動して移動するなど衝突を避ける措置を採らなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、釣り場では航行中のひき縄漁船が漂泊中のB船を避けていたことから、本事故当時もA船がB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船がひき縄漁を行いながら東進中、B船が船首を西方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、時折竿の動きを見たり、下を向いて食事をしたりしながら航行し、船首方の見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、航行するA船が漂泊中のB船を避けると思い、機関を始動して移動するなど衝突を避ける措置を採らなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・漁船の船長は、操業中、前路に航行の支障となる他船はいないと思わず、また、操舵室で下を向いたまま食事をとることなく、レーダーを活用するなどして常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・釣りをしながら漂泊する小型船舶の船長は、接近する他船がある場合、自船を避けてくれると思わず、余裕のある時機に注意喚起を行い、必要に応じて機関を始動して移動するなど衝突を避ける措置を採ること。</li> </ul>

・汽笛を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

