

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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7月3日 12時30分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬西方沖 伊良湖岬灯台から真方位271° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34°34.8′ 東経136°59.3′）
事故の概要	漁船政漁丸は、西南西進中、また、プレジャーボートT.Mは、東方へ圧流されながら漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年7月17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 政漁丸、7.9トン ME2-5498（漁船登録番号）、個人所有 B プレジャーボート T.M、2.8トン 242-29768愛知、有限会社健美館
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 B 船長B、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船外機上部に割損、スパンカーに折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波高 0.2～0.3m、潮汐 上げ潮の中央期、海水温 24℃
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、三重県鳥羽市答志島北東方沖で底引き網漁の操業を終え、水揚げ後、同島東部にある答志漁港に向けて帰航を開始し、約6～7ノットの対地速力で自動操舵により西南西進した。 船長Aは、伊良湖水道航路北口付近にふだん漂流する多数の小型船を認めず、1.5Mレンジのレーダー画面上を一見して前路に他船の映像を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船がないと思込み、操舵室を離れた。 船長Aは、ポンプを起動して海水で後部甲板を洗い流し、伊良湖水道航路北口付近に近づいたので操舵室に戻ろうと、ホースを片付けながら後部甲板の右舷側から船首方を見たとき、至近にB船を認め、近くに置いてあった遠隔操縦装置で左舵を取ったものの、間に合わず、A船の右舷船首部とB船の船尾部とが衝突した。 船長Aは、本事故後に海中に浮かんでいたB船の同乗者を救助し、A船で東寄りへ流されるB船を横抱きした後、118番通報した。 A船は、来援した監視取締艇にB船を引き継ぎ、自力航行で入港し

	<p>た伊良湖港で海上保安庁の調査を受けた後、答志漁港に着いた。</p> <p>船長Aは、操舵室を離れる前、レーダー画面を見た際、固定距離環<sup>*1</sup>とB船の小さな映像が重なっており、B船に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</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B」という。）を乗せ、愛知県常滑市に所在するマリーナを出航後、伊良湖水道航路北口付近に到着し、船首を北寄りに向けて船外機を中立にして漂泊し、操舵室の後方で船長Bが左舷側及び同乗者Bが右舷側でそれぞれ舷外を向いて立って、竿を出し、西方への潮上りと漂泊を繰り返した。</p> <p>船長Bは、東方へ圧流されながら漂泊中、時々周囲を見ながら釣りをしていたところ、右舷船尾方約500mにB船に接近するA船を認め、A船がB船の船尾方を通過するように見え、ふだん航行中の船舶が漂泊中のB船の至近を避けて通過していたので、A船も同様にB船の至近を避けて通過すると思って漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、しばらくしてA船の動向を見たところ、A船が船首をB船に向けて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、A船の操舵室に乗船者の姿が見えなかったため、救命胴衣を着用していた自身及び同乗者Bが海中に飛び込み、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、自力でB船に戻り、B船の損傷状況を確認して航行不能と判断し、A船に横抱きされた後、A船に救助された同乗者Bと共に、引き継いだ監視取締艇によって伊良湖港にえい航された。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、A船にB船の存在を知らせようとした際、大声を上げたが、操舵室に置いてあった笛を使用しなかった。</p> <p>B船は、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は笛しかなかった。</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、西南西進中、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、後部甲板の洗浄作業を行い、見張りを行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、伊良湖水道航路北口付近にふだん漂泊する多数の小型船を認めず、レーダーを一見したときにレーダー画面の固定距離環とB船の映像が重なっていたことに気付かなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、操舵室を離れて後部甲板の洗浄作業を行ったものと考えられる。</p> <p>B船は、東方へ圧流されながら漂泊中、船長Bが、航行中のA船が</p>

\*1 「固定距離環」とは、レーダー表示面上に表された同心円状の距離マークで、物標の距離を測る尺度となるものをいう。

	<p>漂流中のB船の至近を避けて通過すると思っで漂流を続け、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったことから、A船に対する避航動作を行うことができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中の船舶が漂流中のB船の至近を通過していたことから、本事故当時もA船がB船の至近を通過すると思っでたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が西南西進中、B船が東方に圧流されながら漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思っで込み、後部甲板の洗浄作業を行い、見張りを行っていなかったため、また、船長Bが、航行中のA船が漂流中のB船の至近を通過すると思っで漂流を続け、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型船の船長は、航行中に甲板上での作業等を行わず、常に周囲の状況を確認するなどの適切な見張りを行うこと。また、レーダー画面で見張りを行う場合、他船の動静を十分に監視すること。</li> <li>・ 船長は、漂流中、他船が接近していることを認めた場合、潮流によって他船との見合い関係が変わるので、安全に通過すると予断せず、余裕のある距離を保って通過することとなるよう他船の動静を監視し、必要に応じて注意喚起及び避航措置を採ること。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

