



船舶事故調査報告書

令和8年3月4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 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年4月25日 12時04分頃
発生場所	愛知県南知多町野島南西方沖 尾張野島灯台から真方位242° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 38.5′ 東経136° 58.3′）
事故の概要	貨物船第六拾八宝来丸は、南南西進中、また、遊漁船勲盛丸は、船首を北北西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 勲盛丸は、釣り客1人が軽傷を負い、右舷船尾部外板に破口等を生じ、また、第六拾八宝来丸は、球状船首に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月1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 貨物船 第六拾八宝来丸、490トン 134182、宝来建設工業株式会社（A社） 64.96m（Lr）×13.20m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成8年9月 （写真1 参照）  写真1 A船 B 遊漁船 勲盛丸、4.8トン AC3-38432（漁船登録番号）、個人所有 11.59m（Lr）×3.15m×0.86m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、平成13年6月23日 第240-53658号（船舶検査済票の番号）

	<p>(写真2 参照)</p>  <p>写真2 B船</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年7月8日 免状交付年月日 令和2年3月23日 免状有効期間満了日 令和7年7月7日</p> <p>機関士A 62歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年9月10日 免状交付年月日 令和6年3月14日 免状有効期間満了日 令和11年3月13日</p> <p>B 船長B 68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53年2月3日 免許証交付日 令和4年10月26日 （令和10年2月28日まで有効）</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人（釣り客）</p>
損傷	<p>A 球状船首に擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口及び擦過傷（写真3参照）</p>  <p>写真3 B船の損傷状況</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び機関士Aほか4人が乗り組み、空船のまま、神奈川県横須賀市横須賀港への回航の目的で、令和6年4月25日10時55分頃に愛知県衣浦港を出航した。</p> <p>機関士Aは、衣浦港南方沖で単独の船橋当直に就き、レーダー2台を作動させて、1台を1.5Mレンジで前方約2Mまで、もう1台を3Mレンジで前方約5Mまで表示させるようそれぞれオフセンターに設定し、師崎水道^{もろがま}を通過後、11時50分頃、約13～14ノットの対地速力とし、自動操舵でA船の南南西進を開始した。</p> <p>機関士Aは、操舵スタンドの前に立ち、レーダー及び目視で見張りを行いながら操船していたところ、A船の前路周辺に複数の小型船舶（以下「小型船舶群」という。）のレーダー映像を認め、目視でも小型船舶群の存在を確認した。このため、機関士Aは、小型船舶群の動静に注意しながら、その間を、針路及び速力を保持しながらA船を通過させた。（写真4参照）</p> <div data-bbox="759 936 1190 1503" data-label="Image"> </div> <p>写真4 機関士Aの操船状況（本事故当時を再現）</p> <p>船長Aは、13時00分頃、海上保安庁から「B船と衝突していないか」と船舶電話で問合せを受け、機関士Aに衝突の有無について確認した後、指示に従い、A船を三重県鳥羽市沖に移動して錨泊させた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、06時00分頃に南知多町師崎港を出航し、数か所で遊漁を行った後、11時00分頃、本事故発生場所付近に到着した。</p> <p>船長Bは、錨を船首部から投入し、同錨につないだ合成繊維製索を伸出して船首部のたつに止め、機関を停止して、船首を北北西方に向け錨泊し、遊漁を開始した。</p>

船長Bは、B船の左舷船首部で左舷方を向いて釣りを行っていたところ、機関音が聞こえ、B船の右舷前方から接近するA船に気づき、大声で叫んだが、どうすることもできず、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。

船長Bは、右舷船尾部で釣りを行っていた釣り客（以下「釣り客B₁」という。）が負傷していること及びB船の損傷状況を確認した後、右舷船尾部外板に破口が生じて自力航行ができないと思ったので、付近で操業していた僚船に頼んで、B船を師崎港までえい航してもらった。

もう一人の釣り客（以下「釣り客B₂」という。）は、B船中央部のキャビンで休憩していたときに船体に衝撃を感じ、A船と衝突したことが分かったので、自ら警察署に本事故について通報した。

釣り客B₁は、帰航後、愛知県安城市の病院で受診し、医師によって頸部打撲傷等と診断された。

（図1、付表1 A船のAISデータ（抜粋） 参照）



図1 事故発生経過概略図

その他の事項

A船は、ジブクレーンが船体前部に設置されており、操舵室から正船首方が視認しにくい状況であった。(写真5～7参照)



写真5 操舵室中央（操舵スタンドの前）からの見通し



写真6 操舵室左舷端からの見通し



写真7 操舵室右舷端からの見通し

機関士Aは、健康状態に問題はなく、本事故当時、体調不良や睡眠不足の状態ではなかった。

船長Bは、遊漁船業の経験が約12年あり、事故発生場所付近で、月に約5回の遊漁を行っており、ふだん、航行中の船舶が錨泊中のB船を避けてくれていたので、本事故当時も、航行中の船舶がB船を避けてくれると思い、周囲の船舶の状況を見ていなかった。

釣り客B₁及び釣り客B₂は、船長BがA船に気付いて大声で叫ぶまで、A船の接近に気付かなかった。

B船は、本事故当時、錨泊中の船舶が表示すべき黒色球形形象物を掲げていなかった。

B船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。

分析

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

A あり、B あり

A あり、B なし

A なし、B なし

A船は、野島南西方沖を南南西進中、機関士Aが、レーダー及び目視で見張りをを行いながら操船していたところ、正船首方の視認しにくい状況を補う見張りを適切に行っていなかったことから、A船の正船首方にいたB船に気付くことなく操船を続け、B船と衝突したものと

	<p>考えられる。</p> <p>機関士 A は、A 船の前路周辺に B 船以外の複数の小型船舶群をレーダー映像及び目視によって認め、その動静に注意はしていたものの、B 船の動静については見落としていたものと考えられる。</p> <p>機関士 A が B 船の動静を見落としていたのは、A 船の船首部にあるジブクレーンによって、正船首方が視認しにくい状況であったことによるものと考えられる。</p> <p>B 船は、野島南西方沖で船首を北北西方に向けて錨泊中、船長 B が、航行中の船舶が B 船を避けてくれると思い、釣りに集中し、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、接近する A 船に気付くのが遅れ、A 船と衝突したのと考えられる。</p> <p>船長 B は、ふだん、航行中の船舶が錨泊中の B 船を避けてくれたことから、本事故当時も航行中の船舶が B 船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、野島南西方沖において、A 船が南南西進中、B 船が船首を北北西方に向けて錨泊中、機関士 A が、正船首方の視認しにくい状況を補う見張りを適切に行っていなかったため、A 船の正船首方にいた B 船に気付くことなく操船を続け、また、船長 B が、航行中の船舶が B 船を避けてくれると思い、釣りに集中し、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、接近する A 船に気付くのが遅れ、両船が衝突したのと考えられる。</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"> ・ 船橋当直者は、航行中、自船の構造物等によって船首方に視認しにくい状況が生じている場合、定期的に視認しにくい状況が解消する場所に移動し、船首方の状況を確認しながら操船を行うこと。 ・ 船橋当直者は、小型船舶が複数存在する海域を航行する場合、小型船舶を見落とさないよう目視とレーダーを併用して常に注意を払って見張りを行うこと。 ・ 錨泊する小型船舶の船長は、航行中の船舶が自船を避けてくれるとは思わず、周囲の見張りを適切に行い、接近する他船を早期に発見し、余裕のある時機に注意喚起を行ったり、移動したりするなど衝突を避ける措置を採ること。 ・ 船長は、錨泊する場合、黒色球形形象物を掲げること。

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
11:17:21	34-48-21.0	136-56-27.8	164.8	13.4
11:22:18	34-47-21.0	136-56-57.3	157.2	13.0
11:27:21	34-46-20.5	136-57-29.7	155.6	13.0
11:31:48	34-45-27.0	136-57-57.7	155.9	13.0
11:36:19	34-44-33.1	136-58-26.8	159.0	13.1
11:40:49	34-43-37.3	136-58-50.5	168.3	13.2
11:44:49	34-42-45.2	136-58-58.4	176.8	13.0
11:48:48	34-41-52.5	136-59-01.5	178.8	13.5
11:52:48	34-40-59.1	136-58-51.7	192.9	13.6
11:55:48	34-40-19.8	136-58-41.1	192.1	13.4
12:01:48	34-39-01.6	136-58-22.5	188.4	13.2
12:06:48	34-37-55.5	136-58-13.1	185.8	13.1
12:10:48	34-37-03.1	136-58-06.1	187.0	12.9
12:16:48	34-35-45.0	136-57-59.8	174.4	13.0
12:20:49	34-34-58.1	136-58-19.7	137.8	12.3
12:24:19	34-34-27.1	136-58-55.5	134.6	12.1

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置は、船首から約40m、船尾から約25m、左舷から約4m、右舷から約9mであった。また、対地針路は真方位である。