

船舶事故調査報告書

令和5年6月7日
 運輸安全委員会（海事部会）議決
 委員長 武田 展雄
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 早田 久子
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和3年5月20日 09時42分ごろ
発生場所	千葉県いすみ市大原漁港東南東方沖 大原港東沖防波堤灯台から真方位125° 4.6海里（M）付近 （概位 北緯35° 12.7′ 東経140° 29.2′）
事故の概要	遊漁船あままさ丸は、釣り場に向けて南進中、また、遊漁船はなぶさ丸は、遊漁の目的で漂泊中、両船が衝突した。 はなぶさ丸は、釣り客1人が死亡し、後部甲板張り出し部に脱落等を生じ、また、あままさ丸は、船首部外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月20日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2人の船舶事故調査官を指名した。 令和3年5月21日現場調査、口述聴取及び回答書受領 令和3年5月22日、6月1日、令和4年3月10日現場調査及び口述聴取 令和3年6月8日～11日、14日、21日、7月2日、令和4年1月19日口述聴取 令和3年6月10日、8月11日、13日、19日、25日、30日、9月29日回答書受領 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 遊漁船 あままさ丸、17トン CB2-70383（漁船登録番号）、個人所有 19.16m×4.97m×1.42m、FRP ディーゼル機関、569kW、平成30年9月10日 第232-45526号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 はなぶさ丸、4.99トン CB3-76313（漁船登録番号）、個人所有 10.76m（Lr）×2.90m×0.72m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、昭和55年7月29日 第232-6834号（船舶検査済票の番号） （写真1及び写真2 参照）

		
乗組員等に関する情報	<p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p style="text-align: center;">写真2 B船</p> <p>(1) 年齢、操縦免許証</p> <p style="margin-left: 40px;">A 船長A 37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14年10月18日 免許証交付日 平成29年6月19日 (令和4年10月17日まで有効)</p> <p style="margin-left: 40px;">B 船長B 66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50年5月23日 免許証交付日 令和元年5月27日 (令和6年6月12日まで有効)</p> <p style="margin-left: 40px;">釣り客B₁ 61歳</p> <p>(2) 船長の主な乗船経験等</p> <p style="margin-left: 40px;">A 遊漁船業 経験年数約19年(うち船長職約17年)</p> <p style="margin-left: 40px;">B 漁業及び遊漁船業 経験年数約51年(うち遊漁船業約46年)</p>	
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 死亡 1人(釣り客B₁)</p>	
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷、左舷外板取水口カバーが脱落</p> <p>B 後部甲板張り出し部が脱落(左舷から右舷にかけて断裂)、右舷船尾のたつ^{*1}及びスパンカー^{*2}のマストに折損</p> <p>(付図1 A船及びB船の損傷状況 参照)</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風速 2.8m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約101cm</p>	
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、令和3年5月20日04時20分ごろ大原漁港を出港し、04時50分ごろ同漁港北東方沖4M付近の釣り場に到着し、主機を中立として漂泊した状態で遊漁を行った。</p> <p>A船は、その後、大原漁港東北東方沖、さらに同漁港東南東方沖と</p>	

*1 「たつ」とは、漁船等の船首部及び船尾部の両舷側に設けられた係船索をつなぐための柱をいう。

*2 「スパンカー」とは、漂泊中などに船首を風上に向け、横揺れを低減するために船尾部に張る帆のことをいう。

順次釣り場を移動し、遊漁を続けた。

船長Aは、09時35分ごろ、再度南方の釣り場に移動する目的で、東方を向いていた船首を南方に向け、操舵室右舷側の椅子（以下「操縦席」という。）に腰を掛け、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で針路を約185°（真方位、以下同じ。）とし、自動操舵で航行を始めた。

船長Aは、釣り場の移動を始める際、3Mレンジとしたレーダー及び目視により左舷正横方から左舷船首方にかけて遊漁中の4隻の船舶が漂泊しているのを認めており、その動向を見ながら航行したが、船首方約1Mで漂泊中のB船には気付いていなかった。

船長Aは、船首方を一瞬見て他船はいないと思い、09時41分ごろ、操縦席を離れ、操舵室後方の床に置かれた釣り道具の整理を行っていたところ、09時42分ごろ船首方からの衝撃音を聞いた。

（図1 参照）

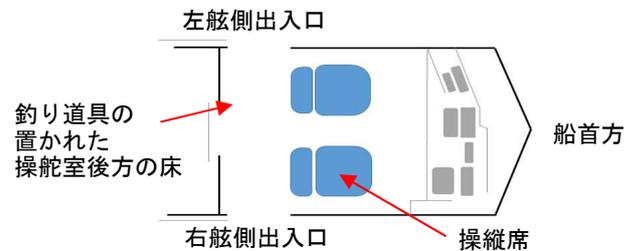


図1 A船の操舵室配置図

船長Aは、周囲を確認したところ、左舷後方に初めてB船を認め、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突した後に、A船がB船に乗り上げて、その後部甲板を通過したことに気付いた。

船長Aは、A船を左旋回させてB船の左舷に接舷し、船長Bの依頼により、負傷した釣り客B₁をA船に移乗させ、09時47分ごろ大原漁港に向けて搬送するとともに119番通報して救急車を要請した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客B₁及びもう1人の釣り客（以下「釣り客B₂」という。）を乗せ、スパンカーを展張して04時10分ごろ大原漁港を出港し、04時50分ごろ同漁港南東方沖の釣り場に到着して遊漁を行い、その後、約0.2M南西方に移動し、漂泊した状態で遊漁を続けた。

船長Bは、09時10分ごろ、操舵室の右舷側に立った姿勢で、右舷甲板の釣り客の様子とGPSプロッター及び魚群探知機を見ながら、B船の船首を風上である東北東方に向けて、船体が潮流に流されると海中に垂らした釣り糸が斜めに延びるので、‘釣り竿の真下に釣り糸が延びるように、適宜、主機や舵を使って、船体姿勢や位置の調整’（以下「船体位置調整」という。）を行った。

（写真3 参照）



レーダー GPSプロッター 魚群探知機 操縦用リモコン装置

写真3 B船の操舵室（中央）

船長Bは、船体位置調整を行っていたところ、釣り客の「当たる、当たる」という声を聞いて、操舵室から右舷側通路の船尾側に移動したとき、左舷方から至近に迫ったA船を認めた。

船長Bは、A船との衝突を避ける目的で、中立としていた主機操縦レバーを前進にしようとしたが間に合わず、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。

（写真4 参照）



操縦用リモコン装置

主機操縦レバー

写真4 B船の操舵室（右舷側）

船長Bは、後部甲板右舷側で釣りを行っていた釣り客B₁が頭部を負傷してその場に倒れ込んだので、船長Aに救急搬送を依頼し、釣り客B₁をA船に移乗させた。

釣り客B₁は、A船が大原漁港に着岸した後、待機していた救急車により千葉県鴨川市内の病院に搬送されたが、11時23分医師により死亡が確認された。医師による解剖が行われた結果、釣り客B₁の直接死因は、頭頸部損傷（推定）であり、受傷から死亡までの期間は短時間と検案された。

B船は、後部甲板下の隙間から船内に浸水して船尾方に傾いたの

	<p>で、周辺にいた遊漁船及び本事故の連絡を受けて大原漁港から来援した遊漁船によって横抱きにされた状態で同漁港へえい航された。</p> <p>(付図2 推定航行経路図(A船)、付図3 A船及びB船の衝突に関する状況(イメージ)、付表1 A船のGPS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) A船の船首方の見通し状況</p> <p>A船の操舵室前面窓ガラスと旋回窓は、後方に約40°傾斜しており、旋回窓の駆動用モータも下方に傾斜して取り付けられている。そのため、A船が約13knの速力で航行中、船長Aが操縦席に腰を掛けた姿勢で船首方を見ると、旋回窓の窓枠下端、駆動用モータ及びその支持部が水平線と重なり、見通しが一部妨げられる状況であった。</p> <p>(写真5 参照)</p> <p>船長Aは、上記の見通し状況を踏まえ、ふだんから顔の位置を動かすなどして見張りを行っていた。</p>  <p>写真5 A船の操縦席から船首方の見通し状況(約13knで航行中)</p> <p>(2) 船長Aの見張りの状況</p> <p>船長Aは、同業者として遊漁船が集まっているポイントが気になっており、本事故当時、船首方よりも、左舷正横方から左舷船首方にかけて漂泊して遊漁中であった4隻の動向が気になっていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、視界の悪いときや周囲に多数の船がいるときには、立ち上がって船首方の見張りを強化するようにしていたが、本事故当時は、船首方を一瞬見たのみで他船はいないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のままであった。</p> <p>また、船長Aは、ふだん、近距離移動の際には、レーダーを1.5Mレンジに切り替えて航行するようにしていたが、本事故当</p>

	<p>時には、南方の釣り場への移動中、レーダーを3Mレンジのままにしており、距離が近い船舶はレーダーに映りづらい状態であった。</p> <p>(3) A船の釣り客の状況 A船の釣り客9人は、それぞれ甲板上の全周に設置されたベンチ等に座ったり、横になったりしていたが、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>(4) 船長Bの見張りの状況 船長Bは、漂泊して船体位置調整を行う際、ふだんから航行中の他船が自船を避けてくれていたので、本事故当時も他船が自船を避けてくれると思いき、右舷側甲板上の2人の釣り客の様子とGPSプロッター及び魚群探知機を見ながら船体位置調整を行うことに意識を向けていた。</p> <p>(5) 釣り客B₂の状況 釣り客B₂は、船首甲板右舷側の椅子に腰を掛けて釣り中に周囲を見回したところ、左舷方約30mの距離からA船が接近してくるのを認め、船長Bに「当たる、当たる」と声を掛けた。</p> <p>(6) 船長B及び釣り客B₂の衝撃時の状況 船長Bは、衝突直前に主機操縦レバーを操作しようと船首方を向いており、また、釣り客B₂は、身構えて右舷のブルワークをつかもうとしていたので、A船との衝突の状況や釣り客B₁が負傷した状況を見ていなかった。</p> <p>(7) 業務規程等に関する情報 A船及びB船の遊漁船業に関する業務規程第14条「航行中又は採捕中において船長又は業務主任者が遵守すべき事項」には、以下の記載があった。 「船長は、海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）（中略）等、海上における安全法規を遵守して安全な航行をするとともに、航行中の利用者の安全の確保に十分な注意を払います。」「2 船長は利用者に水産動植物を採捕させている間は、他の船舶と衝突しないよう、常時適切な見張りを行い、他の船舶の動静把握に努めるとともに適切な操船をするほか、船長及び業務主任者は利用者の安全の確保を図るために（中略）行動します。」</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>(1) 操船及び見張りの状況に関する解析</p> <p>① A船</p>

a A船は、大原漁港東南東方沖において、釣り場を移動する目的で自動操舵により約13knの速力で南進中、船長Aが操縦席に腰を掛けた姿勢で見張りを行っていたが、船長Aは、同業者として遊漁船が集まっているポイントが気になっており、本事故当時、船首方よりも、左舷正横方から左舷船首方にかけて漂泊して遊漁中であった4隻の動向に意識を向けていたものと考えられる。

b A船は、航行中、船長Aが操縦席に腰を掛けた姿勢で船首方を見ると、旋回窓の窓枠下端、駆動用モータ及びその支持部が水平線と重なり、見通しが一部妨げられる状況であったが、見張りを行う際は、ふだんから顔の位置を動かすなどして、船首方を見通すことができたものと考えられる。

c 船長Aは、釣り場を移動する目的で南進を開始したのち、腰掛けた姿勢のまま船首方を一瞬見て他船を見掛けなかったことから、船首方に航行の支障となる船舶はいないものと思ひ、操縦席を離れ、操舵室後方で床に置かれた釣り道具の整理を行いながら航行を続け、船首方にB船が漂泊していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

② B船

a B船は、大原漁港東南東方沖において、漂泊して船体位置調整を行う際、船長Bが見張りを行っていたが、船長Bは、ふだんから漂泊中の自船を航行中の他船が避けてくれており、本事故当時も他船が自船を避けてくれると思っていたことから、周囲の見張りに対する意識が低下していたものと考えられる。

b 船長Bは、操舵室右舷側に立った姿勢で、右舷甲板の釣り客の様子とGPSプロッター及び魚群探知機を見ながら、船体位置調整に意識を向けていたことから、周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。

c 船長Bは、釣り客B₂の声を聞いて右舷側通路の船尾方に移動したところ、既にA船が至近まで来ており、主機を前進にしようとしたが間に合わず、A船との衝突を避けることができなかったものと考えられる。

(2) 衝突の状況に関する解析

A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した後に、A船の船首部がB船に乗り上げて、B船の後部甲板張り出し部を脱落させたものと考えられる。

(3) 釣り客B₁の受傷に関する解析

釣り客B₁は、その死因から、A船船体と直接衝突したか、又は、A船とB船の衝突の衝撃によって頭頸部が何らかの構造物等に当たった可能性が考えられるが、目撃者がいないことから、釣

	り客B ₁ が受傷した状況を明らかにすることはできなかった。
原因	<p>本事故は、大原漁港東南東方沖において、A船が釣り場を移動する目的で自動操舵により約13knの速力で南進中、B船が遊漁の目的で漂泊中、船長Aが船首方に航行の支障となる船舶はいないと思い、操舵室後方で、釣り道具の整理を行いながら航行を続けたため、船首方にB船が漂泊していることに気付かず、また、船長Bが、右舷甲板の釣り客の様子とGPSプロッター及び魚群探知機を見ながら、船体位置調整に意識を向けていたため、A船が接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが船首方に航行の支障となる船舶がいなく、操舵室後方で、釣り道具の整理を行いながら航行を続けたのは、同業者として遊漁船が集まっているポイントが気になっており、本事故当時、船首方よりも、左舷正横方から左舷船首方にかけて漂泊して遊漁中であった4隻の動向に意識を向けていて、船首方は一瞬見たのみであったことによるものと考えられる。</p> <p>船長Bが、A船が接近していることに気付かずに漂泊を続けていたのは、ふだん漂泊中の自船を航行中の他船が避けており、本事故当時も他船が自船を避けると思い、周囲の見張りに対する意識が低下していたことによるものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長Aは、本事故後、再発防止策として、操舵室内では立った姿勢で操船を行うこととした。</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"> ・ 船長又はその他の当直者は、航行中、常時周囲の見張りを行うとともに、特定の作業に気を取られることなく、操船に集中すること。 ・ 船長又はその他の当直者は、漂泊中であっても常時周囲の見張りを行い、接近する船舶を認めた場合は、航行中の他船が避けてくれると思わず、必要に応じて衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 船長又はその他の当直者は、目視と併せてレーダーのレンジを適切に切り替えるなどして他船の接近を確認すること。

付図1 A船及びB船の損傷状況

A船 ①右舷船首部外板



B船 ①船尾部



A船 ②左舷船首部外板



B船 ②後部甲板右舷ブルワーク



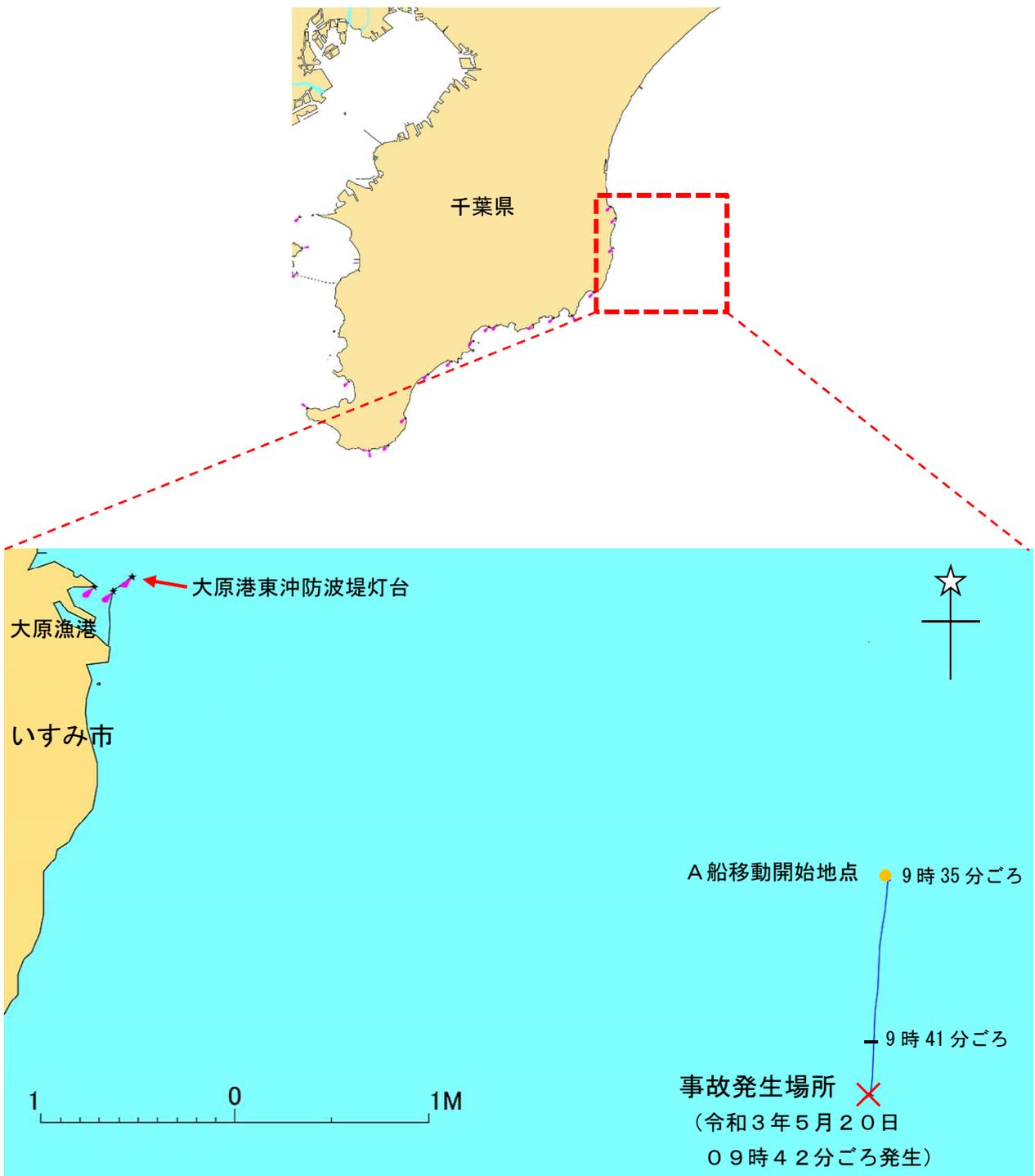
A船 ③左舷外板



B船 ③脱落した後部甲板張り出し部



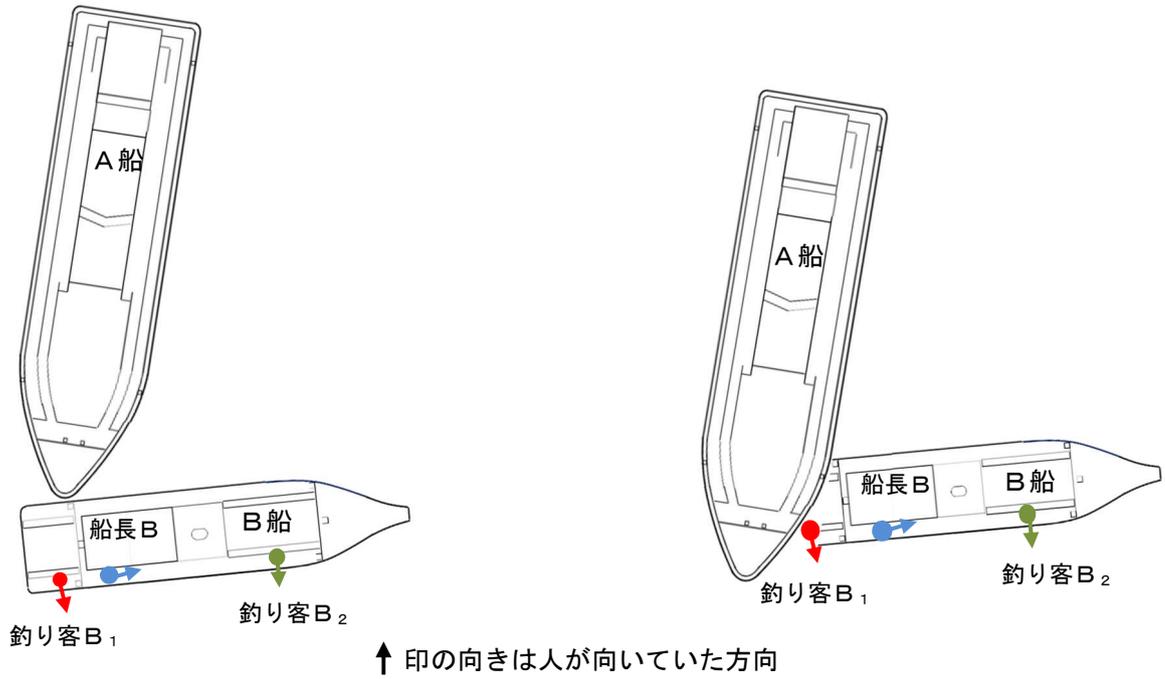
付図2 推定航行経路図 (A船)



付図3 A船及びB船の衝突に関する状況（イメージ）

(1) 衝突時の状況

(2) 衝突後の状況



(3) A船がB船に衝突後乗り上がる様子



付表1 A船のGPS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
09:35:05	35-13-50.4	140-29-19.8	246	0.3
09:35:35	35-13-50.4	140-29-19.6	252	0.3
09:36:06	35-13-50.3	140-29-19.3	343	0.2
09:36:36	35-13-50.4	140-29-19.3	243	2.8
09:37:07	35-13-49.8	140-29-17.6	186	7.7
09:37:37	35-13-45.9	140-29-17.1	187	10.2
09:38:08	35-13-40.7	140-29-16.3	188	10.4
09:38:39	35-13-35.3	140-29-15.5	187	11.5
09:39:10	35-13-29.3	140-29-14.5	182	13.0
09:39:41	35-13-22.6	140-29-14.2	183	13.1
09:40:11	35-13-16.0	140-29-13.8	187	13.2
09:40:42	35-13-09.2	140-29-12.8	183	13.3
09:41:13	35-13-02.3	140-29-12.3	181	13.4
09:41:44	35-12-55.3	140-29-12.1	183	13.5
09:42:14	35-12-48.6	140-29-11.8	188	10.6
09:42:44	35-12-43.3	140-29-10.8	282	2.0
09:43:15	35-12-43.1	140-29-12.1	304	1.9
09:43:45	35-12-43.6	140-29-11.1	297	0.9
09:44:15	35-12-43.8	140-29-10.6	194	0.1
09:44:45	35-12-43.7	140-29-10.6	225	0.5
09:45:15	35-12-43.6	140-29-10.4	246	0.4
09:45:45	35-12-43.5	140-29-10.1	230	0.6
09:46:16	35-12-43.3	140-29-09.8	230	0.5
09:46:47	35-12-43.1	140-29-09.5	340	1.2
09:47:17	35-12-42.5	140-29-09.8	243	9.2
09:47:47	35-12-40.4	140-29-04.8	307	21.3
09:48:18	35-12-47.1	140-28-54.0	305	23.4
09:48:48	35-12-53.8	140-28-42.2	305	23.7
09:49:19	35-13-00.8	140-28-29.9	302	24.3
09:49:49	35-13-07.3	140-28-17.3	302	22.9