

船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート 弁天丸
船舶番号 240-9514 愛知
総トン数 3.45トン

船種船名 手漕ぎボート (船名なし)
全 長 3.62m

事故種類 衝突
発生日時 平成20年8月16日 07時10分ごろ
発生場所 愛知県南知多町師崎港
大井港口灯標から真方位157°390m付近
(概位 北緯34°43.2 東経136°58.4)

平成21年8月27日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

委 員 横 山 鐵 男(部会長)
委 員 山 本 哲 也
委 員 根 本 美 奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

モーターボート^{べんてん}弁天丸は、船長ほか同乗者1人が乗り、愛知県一色町^{いっしきちやうえいせい}栄生漁港に向けて帰航中、手漕ぎボート(船名なし)は、釣り人2人が乗り、釣りを行うため大井漁港沖合で錨泊中、平成20年8月16日(土)07時10分ごろ、両船が衝突した。

手漕ぎボートは、釣り人2人が負傷し、船体中央付近が圧壊した。弁天丸は、船首部に擦過傷が生じたが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を横浜地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月23日、24日、平成21年5月27日、6月9日、24日
現場調査及び口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、弁天丸（以下「A船」という。）の船長（以下、「船長A」という。）及び手漕ぎボート（以下「B船」という。）でオールを漕いでいた釣り人（以下「釣り人B1」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aほか知人1人が乗り、いか釣りの目的で、平成20年8月15日15時00分ごろ愛知県一色町栄生漁港を出港し、15時30分ごろ愛知県南知多町師崎港内の大井漁港で更に友人1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、18時00分ごろ三重県志摩市大王崎南方約5海里（M）沖に到着していか釣りを行った。

船長Aは、翌16日02時00分ごろからイカが釣れなくなり、また眠くなってきたので、帰港するため03時00分ごろ大王崎沖を発進したが、05時00分ごろ、同乗者が同県鳥羽市^{かみしま}神島南方沖合ではまち釣りをしたいと希望したので、操縦免許を有していた同乗者Aに操船を任せて自身は仮眠した。

A船は、神島南方沖で1時間ほど釣りをした後、船長Aが仮眠したまま同乗者Aの操船によって大井漁港に入港し、船長Aは着岸後に目覚めた。

A船は、同漁港で同乗者Aを下船させた後、07時00分過ぎ、栄生漁港に帰港するため船長Aの操縦で大井漁港の岸壁を出航し、2～3ノット(kn)の

速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。船長Aは、寝起きだったので眠気を感じており、少しぼーっとして集中できずにいたが、操船には影響ないと思っていた。

船長Aは、大井漁港の南に位置する内側の防波堤（以下「南内側防波堤」という。）を過ぎた辺りで、A船の針路を東方に向け、大井漁港の北側の浅瀬を避けて南寄りに航行した。

船長Aは、左右前方に40隻以上と思われる手漕ぎボートを視認し、このうち最も近い手漕ぎボートを右舷船首方に1隻認めたと、A船の進路は大井漁港に出入りする際の航路筋で、釣りが禁止されているからほかに船はいないと思い、また、このまま航行してもその最も近い手漕ぎボートから10mぐらい離れて通過できると考えて、船首浮上で見えなくなる範囲を十分確認せず、増速しながら航行した。

船長Aは、小山島付近の浅瀬を過ぎた辺りでA船の速力が約10knに達し、しばらくしたときにコツンと音がしたので、機関を中立にして後方を見たところ、中央部の両舷がなくなった状態でB船が浮いており、その近くに、釣り人B₁がもう1人の釣り人（以下「釣り人B₂」という。）を抱えて浮いているのを見た。

船長Aは、A船を右回頭させて近づき2人を救助するとともに、大井漁港で下船した同乗者Aに救急車の手配を依頼し、自身は海上保安庁と警察に通報した。

衝突場所は、大井港口灯標から157°390m付近であった。

(2) B船

B船は、釣り人B₁及びB₂が乗り、あじ釣りの目的で、平成20年8月16日05時50分ごろ師崎港北部の長谷崎西方にある海岸を出発し、06時15分ごろ同海岸北東方にある弘法大師上陸像こうぼうだいしの沖合に到着したが、そこでは釣れなかったため15分ほどで切り上げて釣り場を移動し、06時40分ごろ、長谷崎北東方に到着した。

釣り人B₁は、手漕ぎボートを借りる際、所有者である釣具釣餌店（以下「本件釣具店」という。）から救命胴衣を着用するように言われたので、釣り人B₂とともに救命胴衣を着用していた。

釣り人B₁は、B船の錨を下ろし、オールを収納し、左舷側から竿を出して釣りを始めた。このときB船の船首方向、約200m先に白っぽいブイ型灯台が見えていた。

釣り人B₁は、釣りの合間に、周囲20～30mに7～8隻いるほかの手漕ぎボートの釣れ具合を見ていたが、衝突の30秒から1分ぐらい前、釣り人

B₂が「あっ」と声を上げたのを聞いて、左舷正横から自船に向かってくるA船を認めた。

釣り人B₁は、B船の周囲には手漕ぎボートが数隻いることから、A船が避けていくだろうと思い数秒ほど見ていたが、A船がそのまま一直線に向かってきたので衝突の危険を感じ、とっさに錨を揚げようかと考えたが、その余裕はないと思いなおし、座ったまま両手を振って「おーい、おーい」と叫んだ。

釣り人B₁は、A船が20～30mまで接近したとき、もう駄目だと思い、釣り人B₂に覆い被さったところ、A船が左舷中央に衝突し、そのまま突き抜けていった。

釣り人B₁及びB₂は、衝突の勢いで海に投げ出されたが、2人で浮いているところをA船に救助され、大井漁港に到着後救急車で病院に搬送された。

後日、釣り人B₁が海上保安庁の職員と確認した衝突時刻は07時10分ごろで、衝突場所は、大井港口灯標から157°390m付近であった。

本事故の発生日時は、平成20年8月16日07時10分ごろで、発生場所は、大井港口灯標から157°390m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

(1) A船

死傷者はいなかった。

(2) B船

診断書によれば、釣り人B₂が、4日間の入院と約3ヶ月の通院加療を要する右脛骨遠位端骨端線損傷を、釣り人B₁が、左足関節挫傷、左腸骨部挫傷及び左下肢皮下血腫を負った。

2.3 船舶等の損傷に関する情報

船長A及び釣り人B₁の口述並びにA船及びB船の損傷写真によれば、次のとおりであった。

(1) A船

船首部に擦過傷が生じた。

(2) B船

右舷中央部を損傷、一部が脱落し、左舷中央部及び船底中央部に亀裂が生じた。

(写真1 A船損傷状況、写真2 B船損傷状況 参照)

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 60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11年4月15日

免許証交付日 平成16年3月25日

(平成21年4月14日まで有効)

釣り人B1 男性 51歳

操縦免許 なし

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

主な乗船履歴

28歳ごろ旧四級小型船舶操縦士免許を取得し、51歳で旧一級小型船舶操縦士免許を取得して事故の前年までは月に5～6回乗船していた。船の売買が仕事なので、船を多数所有しており、A船には今まで5～6回乗船したことがあった。

健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であったが、事故前は寝不足で少し疲れを感じていた。

釣り人B1

釣り人B1の口述によれば、次のとおりであった。

主な乗船履歴

41歳ごろから7～8回、手漕ぎボートに乗ったことがあり、本件釣具店からは3～4回手漕ぎボートを借りたことがあった。

健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号 240-9514愛知

船籍港 愛知県一色町

船舶所有者	個人所有
総トン数	3.45トン
L×B×D	9.58m×1.95m×0.67m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	139.75kW(連続最大)
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	昭和54年4月
最大搭載人員	旅客9人、船員1人計10人

(2) B船

船舶所有者	本件釣具店
L×B×D	3.62m×0.92m×0.48m
船質	FRP
定員	3人

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、栄生漁港出港時、喫水は、船首約0.3m、船尾約1.6mであった。

(2) B船

釣り人B₁の口述によれば、長谷崎西方にある海岸を出発時、喫水は、船首約0.2m、船尾約0.2mであった。

2.5.3 その他の船舶に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、A船は、操舵室の前の煙突と舳先が前方の視界を一部妨げていた。また、速力が5knぐらいから船首が持ち上がって船首方に死角が生じるようになり、17knぐらいで最大1mぐらいまで船首が上がった。17knを超えると今度は船首が下がるようになり、船首方の死角がなくなった。船首を左右に5°～10°ぐらい振れば船首方の見張りに支障はなかった。操舵室内にはGPSプロッター及び魚群探知機を装備し、すべて正常に作動していた。

(2) B船

釣り人B₁の口述によれば、オール2本及び錨を装備しており、船尾に赤旗を掲げたポールを立てていた。本事故後、海上保安庁と行った実況見分で

は、錨を入れた状態から引き揚げるのに約40秒、オールをセットするのに約10秒を要した。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 事故現場の南東方約2.1Mに位置する南知多地域気象観測所の事故当日07時10分の観測値は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 北西、風速 0.9m/s、気温 28.5、降水量 0mm

(2) 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故現場付近の潮汐は、事故時、下げ潮の初期であった。

2.6.2 乗組員等の観測

船長A及び釣り人B1の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、次のとおりであった。

(1) 船長A

風は無風に近く、海上はほぼべた風で、視程は10M以上であった。

(2) 釣り人B1

風は無風に近く、海上はほぼべた風で、視界は良好であった。

2.7 事故水域等に関する情報

事故水域は、知多半島南端の東側にある港則法適用港の師崎港内である。大井漁港は、師崎港北部に位置する三方を陸に囲まれた漁港で避難港としても活用されている。

また、同漁港入口の北側及び南側の小山島付近には、浅瀬があるので注意が必要である。

港湾管理者の愛知県南知多町によれば、同漁港に航路は存在せず、釣りが禁止されている場所はない。

2.8 被害の軽減に関する情報

本件釣具店従業員の口述によれば、本件釣具店では、ボートをレンタルする際に救命胴衣を貸し出しており、着用するように言っている。

3 分析

3.1 事故に至る状況等の解析

3.1.1 事故に至る経過

2.1 から、次のとおりであったものと考えられる。

A 船は、栄生漁港に帰港するため、南内側防波堤北端付近を通過し針路をほぼ東方に向けて、2～3 knの速力から約10 knの速力まで増速して航行中、一方、B 船は、衝突場所付近に到着後、船首をほぼ北に向け、左舷側から竿を出して釣りをしながら錨泊中、B 船が左舷正横から接近してくるA 船を認め、両手を振り大声を出してA 船に注意を喚起したが、A 船がB 船に気付かず、両船が衝突した。

3.1.2 衝突時刻及び場所

2.1 から、衝突時刻は、平成20年8月16日07時10分ごろ、衝突場所は、大井港口灯標から157°390 m付近と考えられる。

3.1.3 衝突時の状況

2.1 及び2.3 から、A 船の船首部とB 船の左舷中央が衝突したのと考えられる。

3.2 事故の要因の解析

3.2.1 乗組員の状況

(1) 船長A

2.1 及び2.4 から、船長Aは、適法で有効な操縦免許証を有していた。また、健康ではあったが、事故前日から翌朝、仮眠を取るまで夜通し起きていたことから、事故前は寝不足で疲れており、また、事故直前は短時間の仮眠から目覚めた直後であったものと考えられる。

(2) 釣り人B1

2.4 から、釣り人B1は、操縦免許証は有していなかった。また、健康状態は良好であったものと考えられる。

3.2.2 船舶の状況

(1) A 船

2.5.3から、A 船は、船体及び機器類に不具合または故障はなかったものと考えられる。

(2) B船

2.5.3から、B船は、船体及び装備品に不具合はなかったものと考えられる。

3.2.3 見張り及び衝突直前の操船の状況

(1) A船

見張りの状況

2.1(1)から、船長Aは、前路に他船はいないと判断し、船首を左右に振って死角を解消するなど適切な見張りを行わなかったことから、衝突するまでB船の存在に気付かなかったものと考えられる。

操船の状況

2.1(1)からA船は、南内側防波堤北端付近を通過し、そこから針路をほぼ東方に向け、衝突場所までの約650mを徐々に増速しながら小山島付近で約10knに達したものと考えられる。

(2) B船

見張りの状況

2.1(2)から、釣り人B1は、衝突の30秒～1分前に、左舷正横から自船に向かって接近してくるA船を認めて、その動向に注意していたものと考えられる。

操船の状況

2.1(2)から、釣り人B1は、A船を初認した直後は、B船の周囲には手漕ぎボートが数隻いることからA船が釣りをしている手漕ぎボートを避けていくと考え、また、衝突の危険を感じてからは、錨を揚げて回避する時間がないと判断したことから、両手を振り大声を出してA船に注意喚起を行ったものと考えられる。

3.2.4 気象及び海象に関する解析

2.6から、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で海上は平穏、潮候は下げ潮の初期であったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3(2)、2.7、3.1.1、3.2.1及び3.2.3から、次のとおりであった。

- (1) 船長Aは、前路に他船はいないと判断し、船首を左右に振って死角を解消するなど適切な見張りを行わなかったことから、前路で錨泊していたB船の存在に気付かずにB船に向けて航行したものと考えられる。

- (2) 船長Aは、A船の進路が大井漁港に出入りする際の航路筋であり、釣りが禁止されている場所であると認識していたことから、前路に他船はいないと判断したものと考えられる。
- (3) 船長Aは、短時間の仮眠から目覚めた直後であり、判断力や注意力が低下していた可能性があると考えられ、このことから、進路の左右前方に多数の手漕ぎボートを認め、また、そのうち1隻は約10mの距離で航過すると判断したにも関わらず、ほかの手漕ぎボートの存在やA船の死角について考えが及ばず、適切な見張りを行わなかった可能性があると考えられる。
- (4) 釣り人B₁は、B船の左舷正横から接近してくるA船を認めて、両手を振り大声を出してA船に注意喚起を行ったものと考えられる。

3.2.6 被害の軽減に関する解析

2.1及び2.8から、釣り人B₁及びB₂は、本件釣具店の勧めに従って救命胴衣を着用していたことにより、衝突によってそれぞれ足を負傷したにもかかわらず、落水後も海面に浮くことができ、A船により救助され、溺水等の被害を回避することができたものと考えられる。

4 原因

本事故は、愛知県南知多町師崎港において、A船が愛知県一色町栄生漁港に帰航中、B船が錨泊中、A船が、前路のB船に気付かずに、B船に向けて航行したため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船に気付かなかったのは、船長Aが、前路に他船はいないと判断し、船首を左右に振って死角を解消するなど、適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

船長Aが前路に他船はいないと判断したのは、A船の進路は釣りが禁止されている場所であると認識していたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

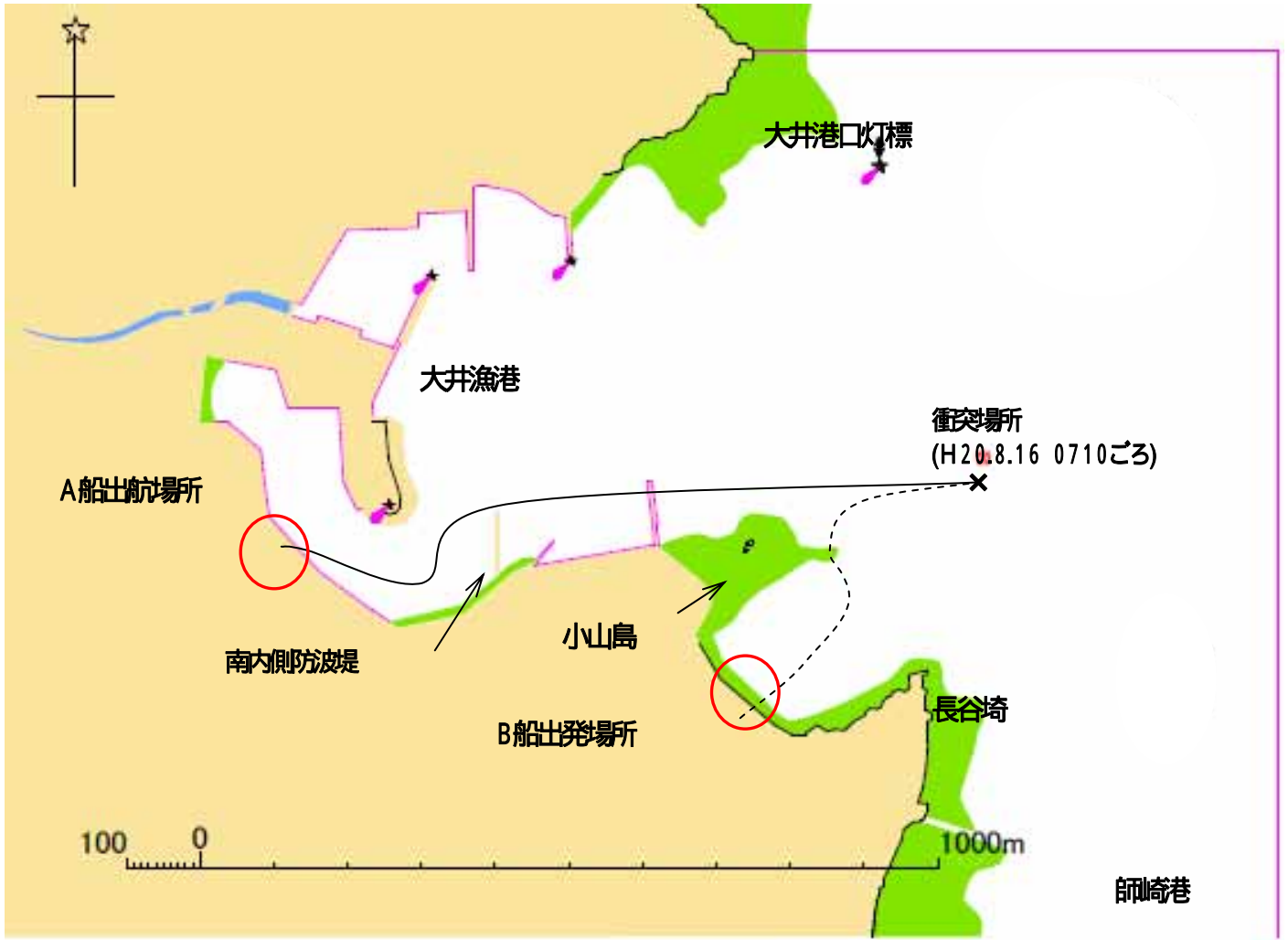


写真1 A船損傷状況



写真2 B船損傷状況

(左舷側から)



(右舷側から)

