

# 船舶事故調査報告書

平成23年7月28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 石川 敏行

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年4月29日（金、祝日） 10時22分ごろ
発生場所	三重県大紀町錦港東外防波堤灯台から真方位200°0.4海里付近 （概位 北緯34°12.4′ 東経136°23.3′）
事故調査の経過	平成23年5月2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 遊漁船 <sup>とみ</sup> 富丸、1.33トン ME3-43908（漁船登録番号）、個人所有 8.10m (Lr) × 1.50m × 0.50m、FRP ディーゼル機関 漁船法馬力数14、昭和53年8月 B 漁船 <sup>こうりょう</sup> 幸漁丸、0.8トン ME3-60762（漁船登録番号）、個人所有 7.40m (Lr) × 1.45m × 0.50m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数18、平成6年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 77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7月18日 免許証交付日 平成21年10月5日 （平成27年4月24日まで有効） B 船長B 男性 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50年7月18日 免許証交付日 平成21年10月5日 （平成27年4月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部擦過傷 B 船首部擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、錦港南南東沖で漂泊して遊漁中、錦港から出航してくるB船に対して衝突の危険を感じ、乗船者全員が立ち上がり、手を振り、声を張り上げるなどし、B船に対して注意喚起を行っていた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、錦港東外防波堤付近で前方のA船と他の遊漁船の間に船首を向け、その後、速力約5ノットで手動操舵により南南東進した。

	<p>船長Bは、付近の釣り筏に注意を向けていて視線を前方に戻したときには、A船が至近に迫っており、左舵を一杯にとるとともに機関を後進にしたが間に合わず、両船は、平成23年4月29日10時22分ごろ、錦港南南東沖において、A船の船首左舷とB船の船首右舷が衝突した。</p> <p>この衝突によりA船の釣り客1人が落水し、地元の病院へ搬送されたが、負傷等はなかった。</p> <p>本事故による、浸水及び油の流出はなく、両船とも自力で錦港に入港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
その他の事項	<p>A船は、機関を中立にしていたが、釣り客の釣り竿が出ていたため、釣り竿の破損を避けるために機関を使用しなかった。</p> <p>A船は、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いなかった。</p> <p>B船は、A船の注意喚起に気付かなかった。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td>A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は漂泊中、B船は南南東進中、錦港南南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船との衝突の危険を感じ、手を振り、声を張り上げるなどし、B船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p> <p>A船が、有効な音響による信号を行うことができる手段（携帯式エアホーン等）を備えて信号を行っていたら、B船に対してA船の存在を知らせることができた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、前方に漂泊中のA船を認めていたが、付近の釣り筏に注意を向けていて適切な見張りを行っていなかったことから、A船に向けて航行したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A なし、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は漂泊中、B船は南南東進中、錦港南南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船との衝突の危険を感じ、手を振り、声を張り上げるなどし、B船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p> <p>A船が、有効な音響による信号を行うことができる手段（携帯式エアホーン等）を備えて信号を行っていたら、B船に対してA船の存在を知らせることができた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、前方に漂泊中のA船を認めていたが、付近の釣り筏に注意を向けていて適切な見張りを行っていなかったことから、A船に向けて航行したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A なし、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は漂泊中、B船は南南東進中、錦港南南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船との衝突の危険を感じ、手を振り、声を張り上げるなどし、B船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p> <p>A船が、有効な音響による信号を行うことができる手段（携帯式エアホーン等）を備えて信号を行っていたら、B船に対してA船の存在を知らせることができた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、前方に漂泊中のA船を認めていたが、付近の釣り筏に注意を向けていて適切な見張りを行っていなかったことから、A船に向けて航行したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、錦港南南東沖において、A船が漂泊中、B船が南南東進中、船長Bが付近の釣り筏に注意を向けていて適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								