

船舶事故調査報告書

平成24年10月4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 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年2月28日 10時30分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市菅島の東岸沖 菅島灯台から真方位161°500m付近 （概位 北緯34°29.7′ 東経136°54.7′）
事故調査の経過	平成24年5月22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 漁船 第三中村水産丸、1.3トン ME3-57475（漁船登録番号）、個人所有 7.72m（Lr）×2.10m×0.74m、FRP ガソリン機関（船外機）、60kW（動力漁船登録票による）、 平成元年1月10日 B 漁船 第三清福丸、0.5トン ME3-52136（漁船登録番号）、個人所有 6.70m（Lr）×1.31m×0.46m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和58年10月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64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30日 免許証交付日 平成21年11月11日 （平成27年1月26日まで有効） B 船長B 男性 80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51年3月19日 免許証交付日 平成23年11月24日 （平成29年5月27日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A なし B 船尾トランサム部の脱落、操縦スタンドの破損、無線装置の破損、スパンカーのマスト折損等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、菅島の菅島漁港に帰港するため、約8ノット(kn)の速力で菅島の東岸沖を北北東進していた。</p> <p>船長Aは、左舷斜め前方を向いた状態でA船船尾部に設けられた座板の左舷側に腰を掛け、左手で船外機のティラーハンドルのスロットルコントロールグリップを握り、右手で雨合羽のフードの端を持ちながら操船していた。</p> <p>船長Aは、平成24年2月28日10時30分ごろ、突然、衝撃を感じて船外機のクラッチを中立としたところ、船首部左舷側からB船が離れていくのを確認し、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、菅島漁港に帰港するため、約2knの速力で菅島の東岸沖を北北東進していた。</p> <p>船長Bは、前方を向いた状態でB船操縦スタンド後方に設けられた座板の右舷側に腰を掛け、舵棒を握って操船していた。</p> <p>船長Bは、突然、衝撃を感じ、一瞬何が発生したのか分からなかったが、A船が近づいて来て船長Aより衝突を告げられ、負傷していることに気付いた。</p> <p>船長Aは、負傷していた船長Bに自力で帰港できることを確認したのち、両船は、自航して菅島漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、顔面裂創及び肋骨骨折を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、養殖海苔の摘採船（養殖海苔を網から刈る船）であり、船首側から上下伸縮式のスラスタ、海苔回収装置（海苔網についた海苔を回転しながら刈る装置）、スラスタ駆動装置、船尾端に船外機の順で配置され、甲板上部をアングルと言われる金属製のパイプにより囲まれていた。</p> <p>A船は、船首部のアングルにシートがかけられ、その下には海苔の摘採装置があったため、船長の座った位置から前方約20°の水平範囲に死角が生じていた。</p> <p>A船は、航海計器や無線設備などはなかった。</p> <p>船長Aは、日頃、船外機の前方に立って操船していた。</p> <p>船長Aは、衝突するまでの間、本船の針路上に船を確認できていなかった。</p> <p>船長Aは、帰港したのちの仕事について考えながら操船しており、本船前方に注意していなかった。</p> <p>衝突した時間帯は、同業者の帰る時間ではなかった。</p> <p>菅島漁港に帰港する小型船は、ほぼ同じ航路を航行していた。</p> <p>B船は、1本釣り漁をする小型漁船であり、船首側から係船ビット、機関室囲壁、操縦スタンド、スパンカーの順に配置され、操縦ス</p>

	<p>タンドの右側に魚群探知機及びGPSが、左側に無線装置がそれぞれ装備されていた。</p> <p>船長Bは、魚群探知機とGPSを見ながら航行していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、菅島東岸沖を北北東進中、船長Aが、腰を掛けた姿勢で操船を行い、B船に気付かずに航行していたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前方約20°の水平範囲に死角の存在する位置に腰を掛けて操船を行っていたこと、A船の針路上に他船がないものと思込んでいたこと、及び帰港後の仕事について考えていたことなどから、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、菅島東岸沖を北北東進中、船長Bが本船後方より接近しているA船に気付かずに航行していたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、菅島東岸沖をA船及びB船が共に北北東進中、船長A及び船長Bが相手船に気付かずに航行していたため、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>
<p>参考</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"> ・本船の見張り場所に死角ができるような場合は、死角を避ける場所に移動するなどの常時見張りを適切に行えるような措置を講ずること。