

船舶事故調査報告書

平成24年2月23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 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月13日 08時45分ごろ
発生場所	三重県尾鷲市カナトコ鼻南東方沖 尾鷲市所在の三木埼灯台から真方位227° 1海里付近海上 （概位 北緯33° 57.7′ 東経136° 15.3′）
事故調査の経過	平成23年10月14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 ^ラ LALA、4.1トン なし、個人所有 11.10m (Lr) × 2.16m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和58年6月 B 漁船 第十八鳳 ^{ほうりょう} 漁丸、1.67トン ME3-64655、個人所有 7.12m (Lr) × 1.79m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、50kW（漁船法馬力数）、昭和52年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55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23年5月27日 免許証交付日 平成23年5月27日 （平成28年5月26日まで有効） B 船長B 男性 56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50年9月12日 免許証交付日 平成22年4月7日 （平成27年8月30日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部擦過傷 B 左舷前部外板割損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、A船の操船練習中、船位が分からなくなり、GPSプロッターの航跡を検索しながら、カナトコ鼻東方沖を速力約10ノットで西進していたが、GPSプロッターの操作に慣熟していなかったことからGPSプロッターの操作に集中し、B船に気付かなかった。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、カナトコ鼻南東方沖の本事故発生場所付近が浅水域に近いので、航行船舶がほとんどいないものと思い、漂泊して後部甲板で漁具の修理を行っており、A船に気付かなかった。</p> <p>A船及びB船は、平成23年10月13日08時45分ごろA船の船首とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、B船の僚船によりえい航救助された。</p> <p>船長Bは、外傷性頸部症候群、左肘打撲を負った。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
その他の事項	<p>両船ともレーダーを搭載していなかった。</p> <p>船長Aは、漁業に転業するべく、A船を平成23年6月に購入していた。</p> <p>船長Aは、琵琶湖で船外機付きのボートを操縦した経験があったが、A船では約10回の離着岸操船を行った程度であった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は西進中、B船は漂泊して漁具の修理中、カナトコ鼻南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの操作に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、前方で漂泊していたB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、事故発生場所付近が浅水域に近いので、航行船舶がほとんどいないものと思込み、漁具の修理に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、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船は西進中、B船は漂泊して漁具の修理中、カナトコ鼻南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの操作に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、前方で漂泊していたB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、事故発生場所付近が浅水域に近いので、航行船舶がほとんどいないものと思込み、漁具の修理に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、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船は西進中、B船は漂泊して漁具の修理中、カナトコ鼻南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの操作に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、前方で漂泊していたB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、事故発生場所付近が浅水域に近いので、航行船舶がほとんどいないものと思込み、漁具の修理に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、カナトコ鼻南東方沖において、A船が西進中、B船が漂泊して漁具の修理中、船長A及び船長Bが共に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>								
参考	<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"> ・GPSの操作に不慣れな場合は、安全な海域で停船して行うこと。 ・浅水域に近い場所であっても、航行船舶がいないものと思込まずに見張りを励行すること。 								