

船舶事故調査報告書

平成26年2月20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25年8月4日（日） 13時15分ごろ
発生場所	三重県志摩市甲賀漁港東方沖 志摩市所在の甲賀港第1防波堤灯台から真方位090° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.3′ 東経136° 55.0′）
事故調査の経過	平成25年8月26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 モーターボート ^{あやかぜ} 綾風、5トン未満 243-34210三重、個人所有 7.60m (Lr) × 2.64m × 1.27m、FRP ディーゼル機関、136.80kW、平成12年10月 B 漁船 ^{かわせし} 川誠丸、2トン ME3-52001（漁船登録番号）、個人所有 8.70m (Lr) × 2.21m × 0.66m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和58年9月6日 第243-21278号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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15年12月5日 免許証交付日 平成20年11月25日 （平成25年12月4日まで有効） B 船長B 男性 59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17年7月12日 免許証交付日 平成22年6月23日 （平成27年7月11日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首及び船底外板に擦過傷、シューピースに曲損等 B 船首楼右舷外板に亀裂、マストの折損、アウトリガーの折損等

事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、トローリングを終え、平成25年8月4日13時00分ごろ、三重県鳥羽市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）へ向けて帰途につき、船長Aが操舵室右舷の椅子に腰を掛けて操船し、自動操舵の針路を志摩市安乗崎^{あのりさき}に向ける北に設定して約15ノットの対地速力で航行した。

船長Aは、視界が良好であり、A船の付近及び予定針路上に船舶がないことを目視で確認できたので、8Mレンジとして作動させていたレーダーの画面を監視せず、椅子に腰を掛けた姿勢で釣りの用具を片付けながら、時々、目視での見張りを行った。

船長Aは、衝突の約5分前に自動操舵の針路を約5度西へ変針した。

船長Aは、変針の際、前路及び周辺の確認をしたが、B船を認めなかった。

A船は、13時15分ごろ、甲賀港第1防波堤灯台（以下「第1防波堤灯台」という。）から090°（真方位、以下同じ。）1.4M付近を北進中、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突し、B船の前部甲板の上を乗り越え、B船の甲板の上に設けられたアウトリガーをB船の左舷側へ折り曲げて海面に着き、B船の左舷方約100mで止まった。

船長Aは、他船を乗り越えたような衝撃を感じ、後方を振り返って初めてB船を認め、衝突したことを知った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、釣りを行うため、第1防波堤灯台から090°1.4M付近において、08時00分ごろ、船首を東に向けて主機を止め、黒球をマストに掲揚して錨泊を開始した。

船長Bは、船首右舷側付近で座り、竿^{まお}を右舷側に出して竿のある方を見ながら、同乗者Bは、船尾左舷側付近で座り、竿を左舷側に出して竿のある方を見ながらそれぞれ釣りを始めた。

船長B及び同乗者Bは、時折、周囲を見回しながら、釣りを続けていたところ、船長Bが、右舷前方45°約1,000mにB船の方向へ向かって来るA船を初認し、A船が避けてくれるものと思い、A船の動静に注意しながら、釣りを続けた。

船長B及び同乗者Bは、A船が約300mまで接近しても、針路を変えず、速度を落とすことなく、更に近づいて来るので、衝突の危険を感じ、B船の存在を知らせようとして共に手を振り、大声で叫んで注意喚起をしたが、A船が気付いた様子がないことから、A船が約100mまで接近したところで、衝突の危険を感じ、船長Bが船首から操舵室左舷の通路へ逃げた。

船長Bは、A船がB船の前部甲板の上を乗り越えて行くとき、初めてA船のエンジン音を聞き、A船の船首部と衝突して左舷側へ折り曲

	<p>げられたB船のアウトリガーを大腿部に受けて跳ね飛ばされて海に転落し、船尾にいた同乗者Bによって船上へ引き上げられた。</p> <p>船長A及び同乗者Bは、携帯電話で本件マリナー及び118番へ本事故発生の通報を行い、救助を要請した。</p> <p>船長Bは、来援した本件マリナーの救助艇及び救急車で病院へ搬送され、右大腿部打撲と診断された。</p> <p>A船は、自力航行し、B船は、来援した本件マリナーの救助艇にえい航され、本件マリナーに着いた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2.1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>船長Aは、大王埼南方沖でトロリングをすることが多く、本事故時の航行経路を何回も航行した経験があった。</p> <p>船長Aは、ふだんはフライングブリッジと呼称される操舵室上部の操船場所で操船していたが、本事故当時には夏の日差しを避けるために操舵室で操船した。</p> <p>船長Aは、操舵室で年間4回程度操船していた。</p> <p>船長Aは、フライングブリッジより眼高の低くなる操舵室からは、船首及び船首に配置されたウインチ並びに船首浮上によって死角（視界が制限される状態）が生じ、前方にいる船舶を視認しにくいので、ふだんは立ち上がり、船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時には、椅子に腰を掛けて見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、双眼鏡を使用して見張りを行っていなかった。</p> <p>A船は、航海計器、舵、主機関等に故障はなかった。</p> <p>B船は、船体中央付近の船尾寄りに三方を風防に囲まれた操船コンソール付きの操縦席があり、マグネットコンパス、GPS、魚群探知機等が備えられ、操縦席後部側は、作業スペースとなっていた。</p> <p>船長Bは、釣り歴が約10年以上であり、本事故発生海域での釣りを月に1～2回行っていた。</p> <p>船長Bが、主機を始動するには約1分を要した。</p> <p>船長Bは、B船が重さ約20kgの錨及び径約20mmの錨索を使用していたので、錨を揚げ、又は錨索を切断し、衝突を回避する余裕はないと思っていた。</p> <p>B船は、本事故当時、舵、機関等に故障はなかった。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、出港時から救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B なし</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析 A船は、甲賀漁港東方沖を自動操舵で北進中、船長Aが、同港東方沖には他船はいないものと思い、A船の船首及び船首ウインチ並びに</p>

	<p>船首浮上によって生じた死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、甲賀漁港東方沖で錨泊中、船長Bが、B船に接近して来るA船が針路を変えてくれるものと思い、A船の動静に注意していたところ、A船が右舷前方約300～100mまで接近したので、手を振り、発声したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、甲賀漁港東方沖において、A船が北進中、B船が錨泊中、船長AがA船の船首及び船首ウインチ並びに船首浮上によって生じた死角を補う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"> ・ 周囲に他船を認めない場合でも、レーダーレンジを切り換えるなどし、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 汽笛を設備しない小型船舶は、代替手段となる音響信号を備え、身近に置いておくことが望まれる。