

船舶事故調査報告書

平成26年5月22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9月9日（月） 06時10分ごろ |
| 発生場所 | 三重県鳥羽市菅島南西方沖 菅島灯台から真方位219° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 28.4′ 東経136° 53.0′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年10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 ^{さんよし} 三吉丸、7.9トン 243-38343三重、個人所有 12.90m（Lr）×3.64m×1.05m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成20年11月 B モーターボート ^{ゆたか} 豊丸、5トン未満 243-19357三重、個人所有 6.72m（Lr）×1.52m×0.56m、FRP ガソリン機関、22.07kW、昭和52年3月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 43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63年11月2日 免許証交付日 平成24年11月28日 （平成30年11月1日まで有効） B 船長B 男性 59歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成9年5月23日 免許証交付日 平成23年7月19日 （平成29年5月22日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし B 軽傷 1人（船長B） |
| 損傷 | A 船首船底部に擦過傷 B 左舷中央部外板から甲板にかけて亀裂 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、平成25年9月9日05時40分ごろ鳥羽市鳥羽港の赤崎岸壁を出発し、船長A |

| | |
|---------------|---|
| | <p>が、操舵室内の操縦席に腰を掛け、レーダー（0.5Mレンジ）及びGPSプロッターを起動していたものの、目視で見張りを行いながら、リモコンによる手動操舵により、加布良古水道（菅島と鳥羽市安楽島町の間幅約800mの水道）の北側出入口の安楽島寄りを南側出入口中央付近へ向けて速力約13.0ノットで東南東進した。</p> <p>船長Aは、太陽が左舷船首方向となって海面に反射し、眩しかったので、衝突約2分前の加布良古水道中央付近の航行時から右舷側を向き、釣り客の問い掛けに対応するなどしていたところ、06時10分ごろ、菅島南端南東方約100～200mにおいて、A船の船首が、B船の左舷中央付近と衝突し、B船に乗り揚げた。</p> <p>船長Aは、衝撃音で衝突したことに気づき、すぐに主機を停止して後進をゆっくりかけ、停船したところ、A船の後方に人を発見したので、後進してB船からA船を離し、浮いていた船長B及び同乗者1人を救助した。</p> <p>船長Aは、A船の釣り客のけがの有無及びA船の損傷を確認し、けがも特段の損傷もなく、B船の2人のけがの有無を確認したところ、船長Bが足の痛みを訴えたので、漁業協同組合に救急車の手配及び海上保安庁への通報を依頼し、鳥羽港へ向かい、船長B及び同乗者を救急車へ引き継いだ。</p> <p>A船は、本事故後の点検で船首船底部に擦過傷があった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、菅島南西方沖で船首を東方へ向けて錨泊中、船長Bが、同乗者と共に船体中央付近で座って左舷前方を向いて釣りの準備をしていた際、衝突の約2分前にA船が接近して来ることを視認したものの、A船がB船を避航してくれるものと思った。</p> <p>船長Bは、衝突の約1分前にA船の進路が変わらなかったため、同乗者と共にA船に対して大声を上げ、大きく手を振ったものの、A船が変針する様子はなく、危険を感じて衝突の約30秒前に同乗者が左舷船首方の海へ飛び込み、船長が船尾へ行って船外機を始動しようとしたが、B船はA船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが病院で右下腿部打撲と診断され、同乗者にけがはなく、左舷中央部から甲板部に亀裂が入って分断寸前であった。</p> <p>B船は、本事故後、通報を受けたA船の僚船により、鳥羽市安楽島漁港へえい航された。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：05時31分ごろ（太陽の方位 083°）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、約20年前から遊漁船を運航し、約10年前から遊漁船業者の登録を受け、本事故発生場所付近の航行経験が多数回あった。</p> <p>A船は、操舵室からの見張りに支障をきたすようなものはなく、航</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>行中、船首が浮上しても船首方に死角（視界が制限される状態）が生じなかった。</p> <p>A船は、船長A及び釣り客2～3人が救命胴衣を着用せず、残りの釣り客は着用していた。</p> <p>B船は、船長Bが救命胴衣を着用せず、同乗者は着用していた。</p> <p>B船は、汽笛がなかった。</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 なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、菅島南西方沖を東南東進中、船長Aが、太陽が左舷船首約30°方向となり、海面に反射して眩しく、釣り客の問い掛けに対応するなどして右舷側を向いていたことから、船首方のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、菅島南西方沖で錨泊して釣りの準備中、船長Bが、A船が左舷方から接近して来ることに気付き、A船の進路が変わらなかったため、同乗者と共にA船に対して手を振って発声し、注意喚起を行ったものの、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、菅島南西方沖において、A船が東南東進中、B船が錨泊して釣りの準備中、船長Aが、釣り客の問い掛けに対応するなどして右舷側を向いていたため、船首方のB船に気付かず、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"> ・操船中、目視による船首方の見張りに何らかの理由で支障がある場合は、適切な時間間隔でレーダーを使用して見張りを行うこと。 ・錨泊中であっても周囲の見張りを適切に行い、他船が接近する場合には、有効な音響による信号により、早めに注意喚起を行うとともに、主機を使用できるようにすること。 ・救命胴衣を適切に着用すること。 ・汽笛を設備しない小型船は、ボンベ式携帯用汽笛装置を備え、釣り中、身近に置いておくことが望まれる。 |