

船舶事故調査報告書

平成27年3月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年10月26日 12時30分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市菅島 ^{すが} 南方沖 菅島灯台から真方位196° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 28.23′ 東経136° 53.91′）
事故調査の経過	平成26年10月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 ^{じんよう} 仁洋丸、14トン ME2-5212（漁船登録番号）、個人所有 11.95m（Lr）×4.32m×1.96m、FRP ディーゼル機関、504.00kW、昭和62年9月3日 第240-20952号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート レッド・フォース号、5トン未満 243-23206三重、個人所有 5.40m（Lr）×1.96m×0.84m、FRP ガソリン機関、44.10kW、平成4年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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12月3日 免許証交付日 平成23年5月25日 （平成29年3月12日まで有効） B 船長B 男性 46歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年8月9日 免許証交付日 平成21年12月14日 （平成27年8月8日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 船首部に圧損、右舷船尾船底に破口、船外機等に濡損
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、鳥羽市鳥羽港

	<p>の赤崎岸壁を出発し、船長Aが、操舵室内の右舷側の操縦席に腰を掛け、0.75Mレンジとしたレーダーと目視で見張りをを行いながら、手動操舵により、加布良古水道を約10～11ノットの対地速力で東南東進した。</p> <p>船長Aは、小雨が降り始め、操舵室前面の窓に水滴が付いて見えづらくなったので、旋回窓を起動して見張りに当たっていたところ、右舷船首方にヨセマル灯浮標が見えたが、他船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、ヨセマル灯浮標を通過した後、衝撃音を聞いて何かに当たったと思い、右舷方を見て転覆したB船を認め、B船と衝突したことに気付いて主機を止め、海面に浮いていた船長B及び同乗者Bを救助した。</p> <p>船長Aは、船長B及び同乗者Bにけがのないことを確認したのち、B船の船尾にロープをつないでえい航を開始し、所属する漁業協同組合への連絡及び海上保安庁への通報を行った後、鳥羽港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、菅島南方沖で船外機を止め、船首を西方へ向けて漂泊を始め、船長Bが右舷側の操縦席に腰を掛けて休息し、同乗者Bが左舷側で釣りの準備をしていた。</p> <p>船長Bは、船首方から接近して来るA船を見た時、A船がB船を避航していくものと思ったが、A船の動静を観察していたところ、A船の進路が変わらなかったため、同乗者Bと共にA船に対して大声を上げ、大きく手を振ったり、デッキを手で叩いたりしたものの、A船に変針する様子が見られなかったため、危険を感じて体をかがめた。</p> <p>B船は、同じ態勢で漂泊を続け、平成26年10月26日12時30分ごろ、その船首部がA船の船首部と衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、B船が衝突の衝撃で左舷側に転覆した際、船内に閉じ込められたが、潜って船外へ脱出した。</p> <p>B船は、船長Bが右肩に打撲を負ったが、同乗者Bにけがはなく、船首部に圧損、右舷船尾船底に破口等を生じた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北北西、風速 約1.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の操舵室前面の窓は、左舷側、中央及び右舷側の3枚に分かれており、右舷側の窓に直径約36cmの旋回窓が取り付けられていた。</p> <p>A船の右舷側の操縦席から右舷側の旋回窓までの距離は、約1mであった。</p> <p>船長Aは、本事故後、操舵室内の右舷側の操縦席から旋回窓を通して主に右舷船首方を見る状況だったので、船首方のB船に気付かなかったのではないかと思った。</p> <p>A船は、本事故当時、操舵室の両側の扉を少し開けていたが、船長</p>

	<p>Aはエンジン音しか聞こえず、釣り客5人は船尾側に出入口がある操舵室後方の船室にいた。</p> <p>船長Aは、約27年前に遊漁船業の営業を始め、本事故発生場所付近の航行経験が豊富にあった。</p> <p>B船は、水面から操縦席の天井までの高さが約1.5mあり、船内に笛があった。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況等から、B船の船首部にA船の船首部が衝突した衝撃でB船が左回頭し、横向きとなったB船の右舷船尾部にA船の船首部が再び衝突して転覆したと思った。</p> <p>船長A、船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A あり、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、菅島南方沖を東南東進中、小雨が降り出して船首方が見えづらい状況下、船長Aが、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、専ら旋回窓を通して見張りをしていたことから、旋回窓の枠及び駆動部で死角が生じている上に見える範囲が限定されることとなり、前方の見張りを適切に行うことができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、菅島南方沖で漂泊中、船長Bが、船首方から接近して来るA船に気付き、A船に変針する様子が見られなかったため、同乗者Bと共にA船に手を振ったり、デッキを叩いたりして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、菅島南方沖において、A船が東南東進中、B船が漂泊中、小雨が降り出して船首方が見えづらい状況下、船長Aが、前方の見張りを適切に行っていなかったため、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、天候などの理由で目視による船首方の見張りに支障がある場合は、レーダーを活用すること。 ・漂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、主機を使用して避航できるようにすること。 ・救命胴衣を適切に着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

