

船舶事故調査報告書

平成28年10月13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27年10月26日 13時10分ごろ
発生場所	沖縄県石垣市屋良部埼西方沖 石垣御神埼灯台から真方位208° 1.5海里付近 （概位 北緯24° 25.8′ 東経124° 03.9′）
事故の概要	漁船海坊主丸は、南進中、また、プレジャーボート優士丸は、漂泊中、両船が衝突した。 優士丸は、船長及び同乗者が負傷し、右舷船尾部の破損等を生じ、海坊主丸は、右舷船首船底部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 海坊主丸、9.1トン ON2-3104（漁船登録番号）、個人所有 13.86m (Lr) × 2.81m × 1.01m、FRP ディーゼル機関、536.90kW、平成11年1月21日 第290-52180号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 優士丸、5トン未満（全長7.69m） 290-51095沖縄、個人所有 7.69m (Lr) × 2.03m × 0.71m、FRP ディーゼル機関、69.87kW、平成10年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47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10年12月14日 免許証交付日 平成25年12月20日 （平成30年12月19日まで有効） B 船長B 男性 47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22年4月8日 免許証交付日 平成27年2月19日 （平成32年4月7日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）</p>
損傷	<p>A 右舷船首船底部外板に擦過傷</p> <p>B 右舷船尾部に破損、操舵室右舷側に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び乗組員1人が乗り組み、石垣市御神埼東北東方沖の漁場で操業を終えて休息をとる予定であったところ、時化となったので平成27年10月26日13時00分ごろ漁場を出発し、約18ノットの対地速力で屋良部埼西方沖を石垣市名蔵湾の漁場に向けて手動操舵により南進していた。</p> <p>船長Aは、操舵室で立って船首方にB船を視認していたものの、その後意識を失い、13時10分ごろ衝撃で意識が戻った。</p> <p>船長Aは、A船の右舷船首部がB船の右舷船尾部に衝突して乗り切ったことに気付き、主機を止め、後方を確認したところ、落水している船長Bを見付け、A船に引き揚げて救助をした。</p> <p>船長Aは、海上保安庁及び地元の消防署に救助の要請をし、操縦免許を有する乗組員にB船を操船させ、A船を操船してB船と共に石垣漁港フィッシャリーナに着けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bとして家族1人を乗せ、屋良部埼西方沖で13時00分ごろ機関を中立として漂泊した。</p> <p>船長Bは、右舷船尾で、同乗者Bが右舷船首でそれぞれ釣りざおを出していたところ、右舷方から接近してくるA船を認めたものの、そのうちにA船が進路を変えてB船を避けて通過すると思い、機関の点検をしながら釣りをしていた。</p> <p>B船は、船長Bが、至近に迫ったA船に衝突の危険を感じ、同乗者Bを助けようと船尾から船首に移動していた際、B船の右舷船尾部にA船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で海中に転落したが、船長AによりA船に引き揚げられて救助され、負傷状況を尋ねられた後、A船で石垣漁港フィッシャリーナに運ばれた。</p> <p>同乗者Bは、衝突の衝撃で転倒して負傷し、A船からB船に移乗した乗組員が操船するB船で石垣漁港フィッシャリーナに運ばれた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、救急車で病院に搬送され、船長Bが左頬部挫創、頸椎捻挫及び右肩捻挫を負い、約2週間の加療を要すると、同乗者Bが左肘打撲擦過傷、右第3指挫傷、左膝打撲擦過傷及び右下腿打撲傷を負い、全治1週間の加療を要するとそれぞれ診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、週に6日間潜水器漁業（観賞用魚）による操業をしており、そのうち1日がトライミックス*1 を利用して最大水深約100m、5日が圧縮空気を利用して最大水深約40mの潜水を行い、本事故当日、圧縮空気を利用して最大水深約27m、約1時間の潜水をしていた。</p> <p>船長Aは、約5年前と約10年前に減圧症*2 と診断されて病院で2度治療を受けたことがあった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、疲労を感じておらず、健康状態が良好であった。</p> <p>船長Aは、ふだん、操業後に船上で体を休めて体内に取り込まれた窒素などの不活性ガスを排出させる休息時間をとっていたが、本事故当時、時化で、A船を移動させることにし、操船等をしていたので休息時間がとれなかった。</p> <p>船長Aは、本事故後、病院で検査を受けたところ、異常はなかったものの、医師から本事故時に減圧障害を生じて一時的に意識を失ったかもしれないと説明された。</p> <p>船長Aは、B船を視認した際、A船が直進すればB船の船首西方を通過すると思っていたが、衝突の約1分前に意識を失い、GPSプロッターの航跡からA船が左転したと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船が至近になった際、A船の速力が速いのでどちらの方向に避航すればいいのか分からなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B船に警笛があったものの、時間がなくて音響による信号を発することができなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、健康状態は良好であった。</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、屋良部埼西方沖を手動操舵により南進中、船長Aが意識を失ったことから、左舷船首方のB船に向けて左転してB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、手動操舵であったことから、船長Aが意識を失った状況下に左転したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、潜水器漁業の操業後、船上で休息をとらなかったため減圧障害によって意識を失った可能性があると考えられるが、意識を失った状況については、明らかにすることはできなかった。</p>

*1 「トライミックス」とは、酸素、ヘリウム、窒素の3種混合のガスをいう。窒素酔いと酸素中毒の危険性を軽減する効果があって水深約50～100mの潜水に用いられる。

*2 「減圧症」とは、潜水や圧気作業などで、高圧環境下にさらされた際に、窒素などが体内に多く蓄積され、地上圧に戻った際に過飽和となり、体内で気泡化することで生ずる疾患をいう。関節にできた気泡は痛みや違和感を起こし、脊髄にできた気泡は知覚障害、運動障害及び自律神経症状を起こす。

	<p>B船は、屋良部埼西方沖で漂泊中、船長Bが、右舷方から接近してくるA船がB船を避けて通過するものと思い、機関を点検していて、見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、屋良部埼西方沖において、A船が南進中、B船が漂泊中、船長Aが意識を失い、また、船長Bが、A船がB船を避けて通過するものと思い、見張りを適切に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"> ・潜水器漁業をした場合は、潜水時間にあつた十分な休息をとった後に操船することが望ましい。 ・常時、適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

