

船舶事故調査報告書

平成28年8月4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11月30日 12時59分ごろ |
| 発生場所 | 和歌山県有田市地ノ島南方沖 下津沖ノ島灯台から真方位113°2,320m付近 (概位 北緯34°06.3′ 東経135°06.0′) |
| 事故の概要 | プレジャーボートMASUMI IIは、北東進中、また、プレジャーボートEXPERTは、出航したのち、両船が衝突した。 EXPERTは、船長が死亡し、右舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、MASUMI IIは、船首部外板に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成26年11月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 プレジャーボート MASUMI II、2.6トン 250-50406和歌山、マリン大阪株式会社（船舶所有者）、個人使用（船舶借入人） 6.72m (Lr) × 2.49m × 1.38m、FRP ガソリン機関、110.30kW、平成16年3月 B プレジャーボート EXPERT、5トン未満 252-12326和歌山、個人所有 6.22m (Lr) × 2.24m × 1.04m、FRP ガソリン機関、33.10kW、昭和59年5月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 54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5年10月29日 免許証交付日 平成25年9月25日 (平成30年10月28日まで有効) B 船長B 男性 65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 昭和52年12月23日 免許証交付日 平成23年3月14日 (平成29年1月30日まで有効) |
| 死傷者等 | A なし |

| | |
|--------|--|
| | B 死亡 1人（船長B） |
| 損傷 | A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部外板に亀裂、操縦区画の風防に破損、左舷船尾のクリート及びローラ等に折損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、有田市宮崎ノ鼻西方沖での釣りを終えて帰港することとし、操縦席に腰を掛け、マリーナに向けて地ノ島南方沖を約16ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進中、エンジン音が聞こえたので、左舷方を見たところ、至近にB船を認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、舵を切る間もなく、スロットルレバーを戻す途中、同じ速力で、平成26年11月30日12時59分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突し、A船がB船に乗り上がった。</p> <p>船長Aは、A船とB船が離れた後、B船が前進状態で旋回しており、船内で倒れている船長Bが見えたので、B船に横着けして乗り込もうとしたものの、乗り込めなかったため、B船の前路にA船を止め、B船をA船で受け止めてB船に乗り込み、主機を停止して船長Bの救助に当たった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、魚釣りの目的で、有田市初島漁港を出港したのち、地ノ島南方沖において、A船と衝突した。</p> <p>付近を航行中の渡船（以下「C船」という。）は、衝突に気付き、C船の船長がC船の事務所に救急車の要請を依頼し、また、C船の乗組員が仲間の渡船（以下「D船」という。）に連絡を行い、D船が救助に訪れ、同乗者が、B船に移乗して操船し、船長Bを乗せた状態で、初島漁港に入港した。</p> <p>船長Aは、A船に戻り、B船を追走した。</p> <p>船長Bは、救急車で初島漁港から小学校のグラウンドに運ばれ、ドクターヘリにより病院に搬送され、死亡が確認され、死因は頭部損傷と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 A船（船首部の状況）、写真3 B船 参照）</p> |
| その他の事項 | <p>A船は、船首方に見張りを妨げる構造物はなかった。</p> <p>船長Aは、地ノ島南方沖を北東進中、正船首方にプレジャーボート1隻及び右舷船首方に漁船を1隻それぞれ視認し、また、知人の船を探すために左舷船首方の沖ノ島の方向を見た際、動いている船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、B船のエンジン音を聞いたのが、衝突の約2～3秒前であり、B船を視認してから衝突するまで1秒も経過していないと本事故後に思った。</p> |

船長Aは、衝突後、B船を止めようとして追い掛けた際、B船の速度が約5～7kn出ていると思った。

A船の衝突時の針路は、048°とGPSに表示されていた。

C船は、地ノ島南方沖を北西進中、主機をスローにしてA船を先に行かせ、その後、何気なく右舷方に振り向いたとき、A船とB船が衝突しているのを認めたので、救助のため、旋回中のB船に近づいた。

船長Bは、B船で年間約300回釣りに行き、ふだんは、08時30分～09時の間に出港し、13時～14時ごろに帰港していた。

船長Bの家族は、船長Bが、左舷船尾のクリートに錨索を固縛し、ローラを介して錨を投入していたが、いずれも本事故後なくなっていたので、錨泊中に当てられた可能性もあると思った。

船長Bの家族は、B船に釣り餌が残っていたので、船長Bは、まだ釣りをするつもりであったのではないかと思った。




写真① B船（左舷船尾付近の状況）

本事故前は、通常、クリートにアンカーロープを繋いでいた。



写真② B船（左舷船尾のクリートの折損状況）

| | |
|---|---|
| | <p>本事故前は、左舷船尾にローラがあり、ローラを介してアンカーロープを延ばしていた。</p>  <p>写真③ B船（プレートに折損）</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 不明 A なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、地ノ島南方沖を北東進中、船長Aが、釣り場を発進後、船首方に他船を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思われ、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近する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、地ノ島南方沖において、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bが本事故により死亡したことから、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bの死因は、頭部損傷であった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、地ノ島南方沖において、A船が北東進中、B船と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"> ・見張りは、一定の方向だけでなく、全方向に対して行うこと。 |

付図1 事故発生場所概略図

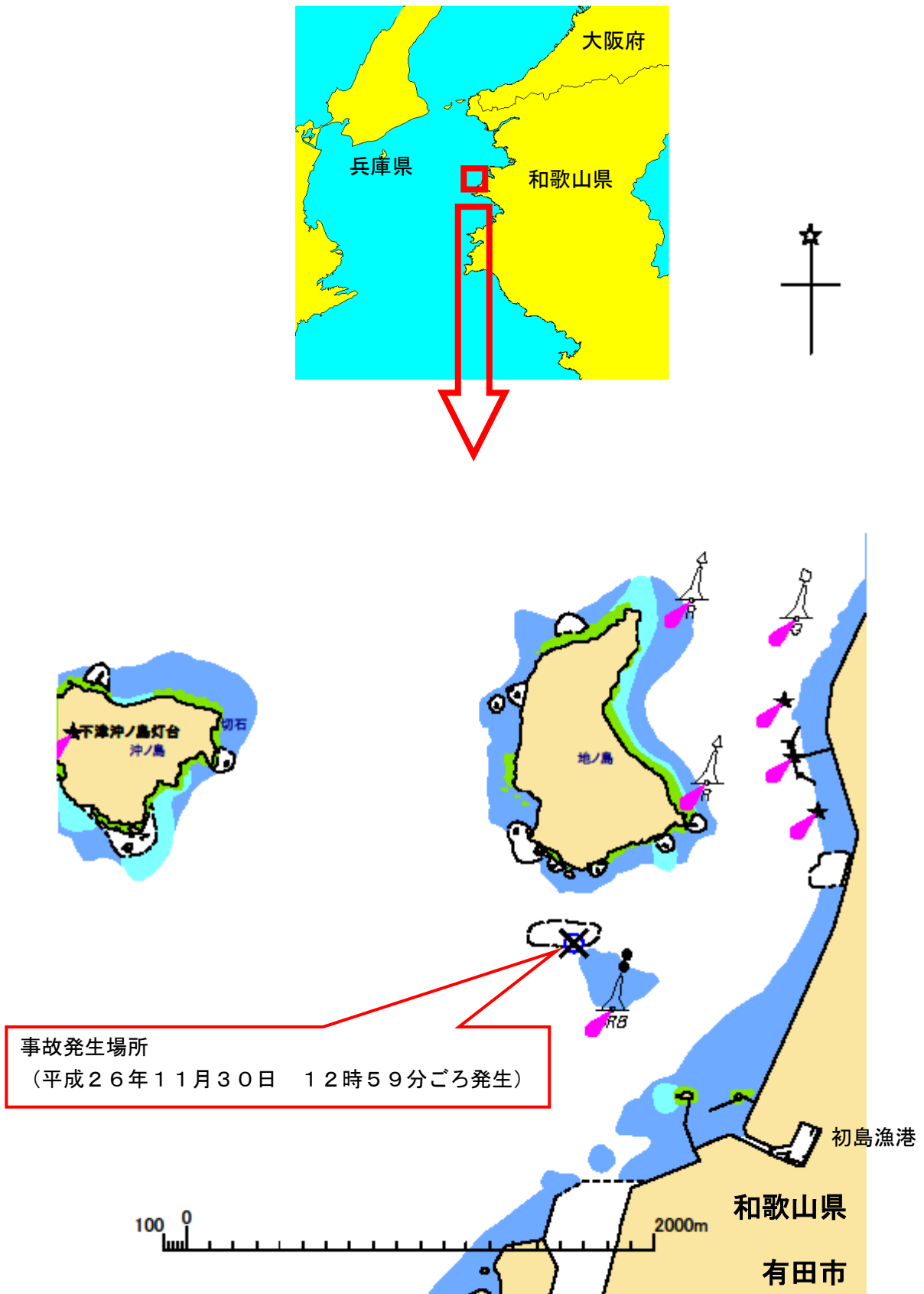


写真1 A船



写真2 A船（船首部の状況）



擦過傷

写真3 B船



右舷窓ガラス
が破損

操縦席の椅子
が曲損

亀裂が一番大
さい箇所