

船舶事故調査報告書

平成28年8月25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12月28日 08時24分ごろ
発生場所	三重県南伊勢町吉津港 吉津灯台から真方位139°600m付近 （概位 北緯34°16.2′ 東経136°30.6′）
事故の概要	漁船年光丸は、南東進中、また、漁船漁正丸は、航行中、両船が衝突した。 漁正丸は、船長が死亡し、左舷船尾部外板に亀裂等を生じ、また、年光丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月28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 漁船 年光丸、3.56トン ME3-43824（漁船登録番号）、個人所有 10.13m (Lr) × 1.96m × 0.66m、FRP ディーゼル機関、114.00kW、昭和53年11月12日 第243-39628号（船舶検査済票の番号） B 漁船 漁正丸、0.2トン ME3-55968（漁船登録番号）、個人所有 5.30m (Lr) × 1.10m × 0.48m、木 ディーゼル機関、漁船法馬力数6、昭和61年12月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 75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50年12月5日 免許証交付日 平成27年12月14日 （平成33年3月12日まで有効） B 船長B 男性 81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50年8月29日 免許証交付日 平成27年12月14日 （平成33年3月19日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂を伴う破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約0.2～0.3m、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成27年12月28日08時15分ごろ南伊勢町小納戸浦<small>おなんどうぼ</small>に向けて吉津港の船溜まりを出航し、ヨザキノ瀬灯浮標を通過して約7ノットの対地速力で南東進した。</p> <p>船長Aは、A船の操舵室において、舵輪の船尾方に設置された板に腰を掛けた状態で操船していたところ、吉津灯台の南東方沖において、08時24分ごろドンという衝撃を感じ、機関を中立にした。</p> <p>船長Aは、操舵室を出て操舵室前の甲板で周囲を見回し、船尾方からA船の右舷方を無人の状態で追い越していくB船を認め、改めて船尾方を見たところ、さざえ突き漁業に使用する胸当てが海面に浮いており、浮上して来た船長Bを認めた。</p> <p>船長Aは、A船を回頭させて船長Bに近づき、船長Bの着衣を捕まえたが、乾舷が高くて引き揚げられずにいたところ、付近の養殖いかだの上においてA船の動きを不審に思った知人（以下「救助者A」という。）が電話をかけてきたので救助を要請した。</p> <p>A船は、船長Aが、来援した救助者A等と共に船長Bを甲板上に引き揚げ、救助者Aの船舶により吉津港の水揚げ岸壁にえい航された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、08時10分ごろ僚船数隻と共に吉津港の水揚げ岸壁を出航した後、吉津灯台の南東方沖においてA船と衝突した。</p> <p>B船は、来援した別の救助者の船により吉津港の水揚げ岸壁にえい航された。</p> <p>船長Bは、吉津港で、死亡と判断され、病院で死因が大動脈離断と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだん、沖の漁場に向けて外洋を航行するときには、サングラスを使用するようにしていたものの、本事故当時は、小納戸浦の漁場に向かっていたので、まだサングラスを使用しておらず、船首方の見張りを裸眼で行っていた。</p> <p>船長Aは、40年近くの漁業経験を有し、本事故発生海域を毎日のように航行していた。</p> <p>さざえ漁を行う漁船は、ふだんどおり08時00分のサイレンを合図に漁場に向かって出港していた。</p> <p>船長Aは、本事故当日、早く出港する予定であったが、出港前に僚船の人達と暖を取りながら話をしていたので、いつもより出航が遅かった。</p>

	<p>船長Aは、本事故当時、ほぼ船首方にある太陽が眩^{まぶ}しくて正面が見えにくい状態であったが、他船がないものと思い、同じ速力で航行した。</p> <p>救助者Aは、養殖いかだの上で給餌^{きゅうじ}を行っていたとき、旋回を続けるA船を認め、不審に思って船長Aに電話したところ、船長Aから救助を要請されたので、同いかだにいた仲間と共にA船に向かった。</p> <p>船長Bは、A船に救助された際、右頭部から左胸にかけて切創等が見られた。</p> <p>B船は、乾舷が低く、船体が灰色であった。</p> <p>本事故発生海域付近における本事故時の太陽の方位は約131°、高度は約13°であった。</p> <p>文献（「太陽光の海面反射が沿岸照度に与える影響」、大野香織、白岩加奈江、芳賀万里子、坪松学、土木学会関東支部技術研究発表会講演、2004年発表）によれば、太陽高度の低い時刻に低角度反射光量がかなりあり、水域が南側にある場合、太陽高度が30°～40°以下で輝くような眩しい太陽反射直達光が多く発生する。</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 あり、B 不明</p> <p>A船は、吉津灯台の南東方沖を南東進中、船長Aが、船首方の太陽光が逆光で眩しくて正面が見えにくい状況下、前路に他船がないものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に向かって航行していることに気付かず、同じ速力で航行し、その船首部がB船の左舷船尾部と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、さざえ漁を行う漁船が、ふだんどおり08時00分のサイレンを合図に漁場に向かって出港していたことから、前路に他船がないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、吉津灯台の南東方沖において、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船と衝突後、機関を中立としたA船を追い越していったことから、航行中であった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、船長Aが衝撃を感じた後にA船の船尾方に浮上したことから、両船が衝突した際に落水し、死亡した可能性があると考えられるが、船長Bが落水し、死亡する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、大動脈離断であった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、吉津灯台の南東方沖において、A船とB船と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>本事故後、当地の漁業共同組合に所属するさざえ突き漁業の船舶の</p>

	<p>一部は、次の自主的改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船尾付近に約 1.0～1.5mのさおを立て目立ちやすい旗を掲示する。 ・ 今後、乾舷が低い小型船舶は、船体やカム口（機関室の蓋）の塗色を目立ちやすい色に塗り替える。 <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"> ・ 太陽光により船首方の見張りをしにくいときは、サングラスを使用し、減速するなどの措置を講ずること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

