

船舶事故調査報告書

令和2年2月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）
 委 員 田 村 兼 吉
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成31年1月23日 12時40分ごろ
発生場所	三重県南伊勢町烏帽子鼻南東方沖 見江島灯台から真方位085° 2.95海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.9′ 東経136° 36.8′）
事故の概要	漁船第二十二長栄丸 ^{ちようえい} は、西進中、また、プレジャーボートマウンテン リバー号は、錨泊中、両船が衝突した。 第二十二長栄丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、マウンテンリバー号は、左舷中央部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月29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 第二十二長栄丸、19トン ME2-5822（漁船登録番号）、有限会社丸久水産 19.01m（Lr）×4.53m×1.42m、FRP ディーゼル機関、139kW（動力漁船登録票による）、昭和58年12月28日 B プレジャーボート マウンテン リバー号、5トン未満 243-19180三重、個人所有 6.34m（Lr）×2.35m×1.01m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成1年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 32歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年7月19日 免許証交付日 平成30年7月19日 （令和5年7月18日まで有効） B 船長B 男性 77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62年8月26日 免許証交付日 平成29年1月30日 （令和4年8月25日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部外板に亀裂及び擦過傷、操舵スタンド用オーニングに破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、南伊勢町五ヶ所港港内のまぐろ養殖場で給餌作業を行った後、平成31年1月23日12時00分ごろ、同養殖場を出発し、南伊勢町奈屋浦漁港へ向かって帰途についた。</p> <p>A 船は、約7ノットの対地速力で、自動操舵により南西進し、烏帽子鼻南東方沖に至ったとき、船長AがGPSプロッターに表示した過去の航跡を見ながら右転し、西進を始めた。</p> <p>船長Aは、A船が烏帽子鼻南方沖を西進中、12時40分ごろ、船首方からゴーンという異音が聞こえたので周囲を見渡したところ、右舷後方至近にB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bと共に両船の負傷者の有無及び損傷状況を確認し、船長Bからの通報を受けて事故の調査に来た巡視艇の海上保安官による実況見分に立ち会った後、自力で航行して奈屋浦漁港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者B₁」、「同乗者B₂」という。）を乗せ、釣りの目的で、23日06時40分ごろ南伊勢町道行竈の護岸を出発し、07時10分ごろ、烏帽子鼻南方沖に至り、直径約12mm、長さ約70～80mのロープをつなげた約20kgの四爪錨を海中に投下し、船首を東方に向けて機関を停止し、錨泊を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが右舷船尾部で、同乗者B₁が前部甲板右舷側で、同乗者B₂が前部甲板左舷側で、それぞれ腰を下ろして釣りをを行い、12時36分ごろ船長Bが左舷船首方数百メートルのところにB船に向かって直進するA船を初めて視認した。</p> <p>船長Bは、他船がB船に約200mの距離まで接近してから避けるのを複数回見たことがあったので、いずれA船が避けるだろうと思い、様子を見ながら錨泊を続けていた。</p> <p>船長Bは、A船が約200m以内に接近してもB船に向かってくるので衝突の危険を感じ、同乗者B₁及び同乗者B₂と共に立ち上がって後部甲板左舷に移動し、A船に向かって大声で叫んだ。</p> <p>船長Bは、A船が直進を続けてA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突するのを見た。</p> <p>B船は、船長Bが海上保安官の実況見分に立ち会った後、自力で航行して道行竈の護岸に帰着した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参</p>

	照)
その他の事項	<p>船長Aは、操縦免許を取得してすぐにA船に乗り組み、その後週に6回程度まぐる養殖場で給餌作業を行う目的の運航に当たっていた。</p> <p>船長Aは、船橋の操縦席に腰を掛けて同じ姿勢のまま見張りを行っていたが、適宜姿勢を変えて窓枠で見えにくくなっていた方向もよく見張っていれば、本事故は発生しなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故発生直後に船長Aから「船橋の後ろで作業を行っていた。」と聞いた。</p> <p>船長Bは、本件発生場所付近の水深が約55～65mで機関を前進に掛ければ移動することができたので、機関を前進に掛ける所要時間を考慮して衝突のおそれを判断するべきだったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、乗船者全員が救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、烏帽子鼻南方沖を西進中、船長Aが、B船の存在に気付かないまま同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、烏帽子鼻南方沖において錨泊中、船長Bが、左舷船首方から接近するB船を視認した際、いずれ航行中のA船がB船を避けると思い、様子見をしながら錨泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、他船が錨泊中のB船に約200mの距離まで接近してから避けるのを複数回見たことがあったことから、いずれA船が避けるだろうと思い、様子見をしながら錨泊を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、烏帽子鼻南方沖において、A船が西進中、B船が錨泊中、船長AがB船の存在に気付かないまま航行を続け、また、船長Bが、いずれ航行中のA船がB船を避けると思い、様子見をしながら錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長Bは、本事故後、サイレンと拡声の機能を備えた拡声器をB船に備えた。</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"> ・航行中の船舶の操縦者は、前路の船舶を見落とすことのないよう注意して航行すること。 ・錨泊中の小型船舶の操縦者は、自船に向けて接近する船舶を認めた場合、避けてくれると思わず、早期に、有効な音響信号による信号を行って注意喚起するとともに、必要に応じて衝突を避けるための措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

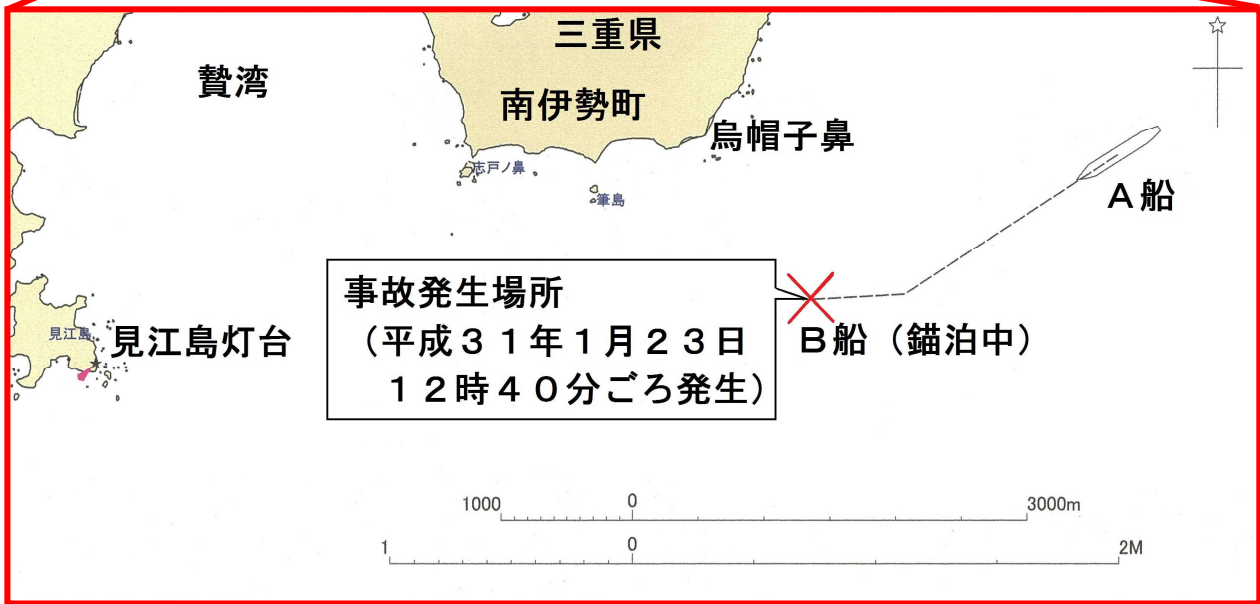


写真1 A船



写真2 B船

