

船舶事故調査報告書

令和3年9月8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	令和3年1月31日 13時00分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市安楽島漁港東方沖 安楽島港東防波堤灯台から真方位085°460m付近 (概位 北緯34°27.7' 東経136°52.5')
事故の概要	漁船第28大安丸及びプレジャーボート山兵丸は、共に南南西進中、両船が衝突した。 第28大安丸は、船首部船底キール等に擦過傷を生じ、また、山兵丸は、船尾ブルワークの亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年2月10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28大安丸、4.7トン ME3-60109（漁船登録番号）、個人所有 11.75m (Lr) × 2.60m × 1.26m、FRP ディーゼル機関、209.60kW、平成4年10月 第243-40150号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 山兵丸、0.5トン ME3-56417（漁船登録番号）、個人所有 5.85m (Lr) × 1.69m × 0.53m、FRP ディーゼル機関、17.70kW、昭和62年9月 第243-17694号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 72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9月19日 免許証交付日 令和元年8月22日 (令和7年5月12日まで有効) B 船長B 44歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年11月26日 免許証交付日 令和2年11月26日 (令和7年11月25日まで有効)

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部船底キール及び左舷中央部船底外板に擦過傷 B 船尾ブルワークに亀裂、舵柄に折損、風防に破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和3年1月31日06時30分ごろ安楽島漁港を出港し、鳥羽市^{よるい}鐘崎南東方約2海里（M）沖でトローリング漁を行い、同市鳥羽港で水揚げしたのち帰航の途について。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、操舵室内の左舷寄りに腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、約12～13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で鳥羽市^{まかて}坂手島の南側海域を経て加布良古水道を通過して右転した後、右舷船首方に存在する水上岩（以下「長瀬」という。）等の障害物を避けるため、安楽島漁港の南東方に位置する同市弁天崎と同市白根崎との間に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、鳥羽市加布良古崎沖を右転した際、前路に他船を見掛けず、また、ふだんよりも早く操業を切り上げたので、左舷側（沖側）から入航してくる他船もいないと思い、安楽島漁港から出航してくるプレジャーボートや右舷側の長瀬等の障害物を注意していた。</p> <p>船長Aは、A船の右舷側に長瀬を見て通過した後、長瀬の南南西方300m付近の干出岩に余り近づかないように右転して南南西進中、衝撃を感じ、後方にB船を認めて衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、A船をB船に寄せて、B船の負傷者及び損傷状況を確認し、B船が自力で航行できたので、B船と共に安楽島漁港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、06時50分ごろ安楽島漁港を出港し、場所を移動しながら釣りを行った後、12時40分ごろ帰航のため加布良古水</p>

道南口付近の釣り場を出発した。

B船は同乗者2人が前部甲板に置いたクーラーボックスに前方を向いて腰を掛け、船長Bが、機関室囲壁後方に椅子を置いて腰を掛け、左手で舵柄を、右手で機関操縦レバーを操作して操船に当たり、少し波が高く、前方から波しぶきをかぶるので、通常約7knの速力で帰航するところ約5knに落とし、B船を南南西進させた。(写真2参照)



写真2 B船

船長Bは、長瀬を右舷側に見ながら通過し、前方の波を注意しながら航行していたところ、気配を感じて後方を見ると至近にA船を認め、前部甲板の同乗者に対して大声で叫んだとき、A船の船首部がB船の船尾ブルワークに衝突して乗り上がり、A船がB船の右舷船尾部のブルワーク上を滑って乗り切り、右舷側を通過していくのを認めた。

船長Bは、甲板上で転倒した際、左手に擦り傷を負ったが、B船の損傷状況を確認し、A船と共に安楽島漁港に帰港した後、海上保安庁に通報した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

A船は、操舵室下方に機関室が配置され、同室からの排気管が操舵室の船首側中央やや左舷寄りに垂直方向に設置されており、同排気管の幅が約25cmで、船長Aの操船位置(左舷寄り)から船首方を見通すと、同排気管によって正船首から右舷約7°までの範囲に死角(以下「本件死角」という。)が生じていた。(写真3参照)



写真3 操舵室から船首方の見通し状況

船長Aは、ふだん、自身の頭の位置を左右に動かして本件死角を補っていたが、本事故当時、前路に他船はいないと思って右舷側を注意していたので、本件死角を補う見張りを行っておらず、本事故後、B船が本件死角に入っていたのではないかと思った。

船長Bは、B船の機関の運転音が大きく、船尾至近に接近するまでA船に気付かなかった。

本事故当時、A船及びB船の乗船者は、いずれも救命胴衣を着用していた。

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

船体・機関等の関与

A あり、B なし

気象・海象等の関与

A なし、B なし

判明した事項の解析

A船は、安楽島漁港東方沖を南南西進中、船長Aが、本件死角が生じている状態で同漁港からの出航船及び右舷側の障害物を注意しながら航行を続けたことから、前路を航行するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、加布良古埼沖を右転した際、前路に他船を見掛けず、また、左舷側（沖側）から入航してくる他船もないと思ったことから、主に安楽島漁港から出航してくるプレジャーボートや右舷側の長瀬等の障害物を注意していたものと考えられる。

B船は、安楽島漁港東方沖を南南西進中、前方から波しぶきをかぶる状況下、船長Bが、前方の波を注意しながら航行していたことから、至近になって船尾方から接近するA船に気づき、A船と衝突した

	ものと考えられる。
原因	<p>本事故は、安楽島漁港東方沖において、A船及びB船が共に南南西進中、船長Aが、本件死角が生じている状態で同漁港からの出航船及び右舷側の障害物を注意しながら航行し、また、船長Bが、前方の波を注意しながら航行していたため、両船が衝突したのと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、一定の方向のみに意識を向けず、常時、周囲の適切な見張りをを行うこと。 ・ 船長は、航行中、船体の構造物等により船首方に死角が生じる場合、船首を左右に振るなどして、常時死角を補う見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

