

# 船舶事故調査報告書

令和4年1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	令和3年5月19日 12時30分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市菅島 <sup>すが</sup> 東北東方沖 菅島灯台から真方位055° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 31.4′ 東経136° 56.9′）
事故の概要	漁船 <sup>なかつゆ</sup> 中忠丸は、西北西進中、プレジャーボートさくらは、錨泊中、両船が衝突した。 さくらは、同乗者1人が負傷し、右舷船尾部外板に破口を生じ、また、中忠丸は、船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月25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 中忠丸、9.7トン ME2-5370（漁船登録番号）、個人所有 14.62m（Lr）×3.42m×1.40m、FRP ディーゼル機関、435kW（動力漁船登録票による）、平成3年1月 B プレジャーボート さくら、4.8トン 240-56761愛知、個人所有 11.87m（Lr）×2.96m×0.84m、FRP ディーゼル機関、308.9kW、平成15年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 64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51年12月3日 免許証交付日 令和3年5月12日 （令和8年5月27日まで有効） B 船長B 74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15年7月31日 免許証交付日 平成29年9月4日 （令和5年7月30日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（同乗者B <sub>1</sub> ）
損傷	A 船首部外板に破口 B 右舷船尾部外板に破口
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東南東、風力 1、視程 約1～3km 海象：波高 約50cm、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、僚船1隻と共にしらすの引き網漁を行う目的で、令和3年5月19日03時30分ごろ鳥羽市神島南東方沖の漁場に向けて鳥羽市答志島所在の答志漁港を出港した。</p> <p>A船は、05時00分ごろ神島南東方沖の漁場に到着し、同漁場で操業を終えた後、10時00分ごろ答志漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室中央の操舵輪の前に立って操船に当たり、GPSプロッターの船首方位を沖ノ瀬と称する岩礁の南方沖に向け、甲板員が同室後ろの椅子に腰を掛け、約12ノットの対地速力で手動操舵により西北西進した。</p> <p>船長Aは、雨が降っていたので操舵室のドアを閉めて航行を続け、同室前面及び左右の窓ガラス内面に結露による曇りが生じて見通しが悪い状況となったことに気付いた。</p> <p>船長Aは、雨で視界が悪い状況であり、3Mレンジに表示したレーダー画面では雨の反射映像が映っていたので、雨雪反射抑制機能が効くように調整した。</p> <p>船長Aは、操舵室内の窓ガラスを拭きながら針路及び速力を保持した状態で航行を続けていたところ、12時30分ごろ、衝撃を感じ、A船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突したことを認めた。</p> <p>船長Aは、A船はB船に乗り上がった状態で停止していたので、すぐにスロットルレバーをニュートラルとして主機を中立運転とした。</p> <p>船長Aは、A船の左舷船首部のフェンダーに掴まって海中にいるB船の1人（以下「同乗者B<sub>2</sub>」という。）及び左舷船尾部付近の海面にB船の別の1人（以下「同乗者B<sub>1</sub>」という。）が泳いでいるのを認めた。この時、船長Bは、B船の右舷中央部の船尾甲板にいたB船のもう1人（以下「同乗者B<sub>3</sub>」という。）が操舵室と右舷舷縁との間の通路で伏せていたので無事であったが、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>が落水した状況を確認した。</p> <p>船長Aは、救助しようとしたところ、‘付近にいたしらす漁の別の僚船’（以下「僚船C」という。）が来援したので、同乗者B<sub>2</sub>の救助を依頼し、自らは同乗者B<sub>1</sub>をA船に引き揚げた。</p> <p>僚船Cの船長は、僚船Cに同乗者B<sub>2</sub>を救助した。</p> <p>船長Aは、機関を後進としてB船から離れた後、同乗者B<sub>1</sub>を僚船Cに引き渡し、同乗者B<sub>1</sub>が肺に痛みを訴えていたので、同乗者B<sub>1</sub>を</p>

病院へ搬送することとし、僚船Cの船長に救急車の手配及びB船の係船地の愛知県西尾市一色漁港に向かうよう依頼した。

僚船Cの船長は、僚船Cに同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>を乗せて一色漁港に向かい、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

僚船Cは、一色漁港に帰港し、同乗者B<sub>1</sub>を救急車に引き渡した。

A船は、船首部の破口が生じていたが、低速であれば自力航行可能であったので、B船をロープでえい航して航行を開始した。

船長Aは、沖ノ瀬から十分離れた小築海島南東方沖までB船をえい航した後、A船の船首部外板に破口があり、A船でB船を一色漁港までえい航するのは困難であると判断し、救助要請して来援した答志漁港の僚船（以下「僚船D」という。）に移乗し、僚船DでB船のえい航を行いながら一色漁港に帰港した。

僚船Dの船長は、A船に移乗して操船し、答志漁港に帰港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りをを行う目的で、令和3年5月19日06時40分ごろ一色漁港を出港し、途中答志漁港に寄港した後、08時30分ごろ沖ノ瀬南方沖に到着して錨泊を開始した。

B船は、船長Bが左舷中央部、船長Bの船尾側に同乗者B<sub>1</sub>、右舷船尾部に同乗者B<sub>2</sub>及びその船首側に同乗者B<sub>3</sub>がそれぞれ別れて釣りを始めた。

船長Bは、船首を北方に向けて錨泊中、12時20分ごろ釣りを終え、同乗者3人と共に釣具の片付けを行っていたところ、約300～400m東南東方からB船に向かってくるA船を認めた。

船長Bは、その前に10隻以上の同じような漁船がB船の船首方付近を避けて通過していたので、A船も避けて通過してくれると思い、片付け作業を続けていたところ、A船が同じ針路で約40～50mまで接近しているのを認め、危ないと他の同乗者3人に声を掛け、すぐに操縦席に行って機関を始動し、前進をかけたが、間に合わず、A船とB船とが衝突したのを認めた。

同乗者B<sub>1</sub>は、B船が衝突の衝撃で左舷側に船体が傾いたので、B船の左舷側から海中に転落し、同乗者B<sub>2</sub>は、衝突の危険を感じて自ら海に飛び込んだ。

船長Bは、操縦席から船尾甲板に戻り、状況を確認したところ、同乗者B<sub>3</sub>が無事であることを確認したものの、A船の左舷船首部のフェンダーに挟まって海面に浮いていた同乗者B<sub>2</sub>を認めたので、救命浮環を投げて渡した後、同乗者B<sub>2</sub>が僚船Cに救助され、同乗者B<sub>1</sub>がA船に救助されるのを認めた。

同乗者B<sub>1</sub>は、本事故当日、西尾市所在の病院で診察を受け、右第8及び第9肋骨骨折と診断され、全治約3か月間の通院加療を要した。

	(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 A船の操舵室内の状況、写真3 B船、写真4 B船の損傷状況参照)
その他の事項	<p>船長Aは、結露で窓ガラスに曇りが生じたときは、時々A船に備えた曇り止めスプレーを窓ガラスに吹き掛けて使用していたが、本事故当時、既に帰航中であり、ふだんの慣れから使用せずに航行していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、降雨によるノイズがレーダー画面に映らないようにレーダーの雨雪反射抑制機能（以下「FTC機能」という。）を効かせ過ぎ、B船をレーダー映像で捉えていなかったがその認識が無く、岩礁に近い海域なので錨泊して釣りをしている船はいないと思って頻りに窓ガラスを拭きとっていなかったため、窓ガラスの曇りで前路にいたB船を見落としたと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 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  A なし、B なし  A あり、B なし</p> <p>A船は、菅島東北東方沖を西北西進中、船長Aが、操舵室窓ガラス内面に生じた曇りにより船首方の見通しが悪い状況下、岩礁に近い海域に錨泊して釣りをしている船はいないと思い、レーダー画面に雨がなるべく映らないようにFTC機能を効かせ過ぎてB船が表示されていない状態で、同じ針路で航行を続けたことから、同針路上のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、菅島東北東方沖で錨泊中、船長Bが、釣り道具の片付けを行っていたところ、東南東方からB船に向かってくるA船を認めた際、A船がB船を避けてくれると思い、片付け作業をしながら錨泊を続けていたことから、A船がB船の至近に接近しているのを認め、機関を前進にかけたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故発生前に10隻以上の同じような漁船がB船の船首方付近を避けて通過していたことから、A船も同じようにB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、菅島東北東方沖において、A船が西北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、窓ガラス内面に生じた曇りにより見通しが悪い状況下、岩礁に近い海域に錨泊して釣りをしている船はいないと思い、FTC機能を効かせ過ぎてレーダー画面に針路上に錨泊していたB船が表示されていない状態で、同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、A船がB船を避けてくれると思い、片付け作業をしながら錨泊を続けていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"><li>・ 船長は、雨天など見通しの悪い状況において航行する場合は、岩礁に近い海域に錨泊船がないと思わず、レーダーの雨雪反射抑制機能を適切に調整して、周辺に航行の障害となる他船等が存在しないかどうか確かめること。</li><li>・ 船長は、雨の日で操舵室の窓ガラスに曇りが生じる場合、適宜、曇り止めスプレーを使用し、同室の通風を確保すること、また、必要に応じて安全な場所で停船し、窓ガラスを拭くなどの措置を採ること。</li><li>・ 船長は、錨泊中、接近する他船を認めた場合、航行中の他船が自船を避けて通過してくれると思うことなく、常時適切な周囲の見張りを行うとともに、早めに衝突を避けるための措置を採ること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

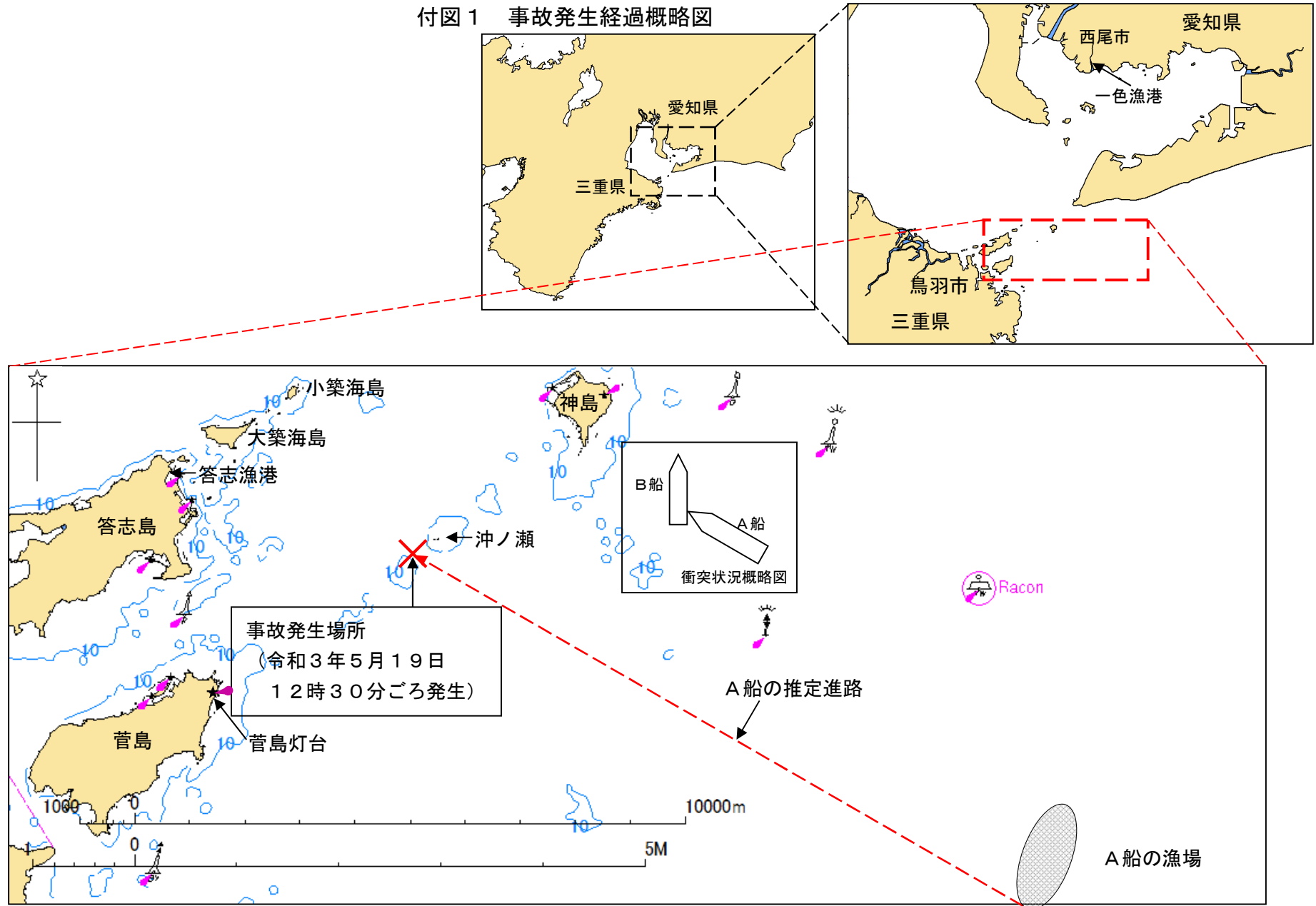


写真1 A船の損傷状況



写真2 A船の操舵室内の状況



写真3 B船



写真4 B船の損傷状況

