

船舶事故調査報告書

令和4年2月2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2年11月25日 07時19分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市答志島南西方沖 島ヶ埼灯台から真方位190° 900m付近 (概位 北緯34° 30.0′ 東経136° 50.7′)
事故の概要	プレジャーボート ^{ケフ} KFは北北西進中、漁船松栄丸は南南西進中、両船が衝突した。 KF は、船首部に擦過傷を生じ、松栄丸は左舷船首部に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月11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	<p>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</p> <p>A プレジャーボート KF、1.1トン 280-36999三重、個人所有 6.39m (Lr) × 2.10m × 0.89m、FRP ガソリン機関、47.81kW、平成10年6月</p> <p>B 漁船 松栄丸、1.0トン ME3-61335（漁船登録番号）、個人所有 7.61m (Lr) × 1.79m × 0.64m、FRP ガソリン機関、36.80kW、平成7年5月 第243-38079号（船舶検査済証の番号）</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長A 50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10年3月12日 免許証交付日 平成29年10月23日 (令和5年3月11日まで有効)</p> <p>船長B 59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61年8月12日 免許証交付日 令和2年11月19日 (令和8年8月11日まで有効)</p>

死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷船首部に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海面 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、令和2年11月25日07時10分ごろ三重県伊勢市の二見浦沖の海域に向けて鳥羽市鳥羽港を出港した。</p> <p>船長Aは、出港後、約13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、鳥羽港東防波堤灯台を過ぎたあたりで北北西に針路を変え、周囲に他船が見当たらなかったため、魚影を探そうとして魚群探知機を見ながら同じ針路及び速力で航行していた。</p> <p>船長Aは、07時19分ごろ、船首にいた同乗者からの「船」という声を聞いて顔を上げたところ、右船首方約50mに迫っているB船に初めて気づき、慌てて機関を中立とし、さらに後進にかけようとしたが間に合わず、B船の左舷船首部に船首が衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突後、B船に声を掛けて船長Bの無事を確認し、A船の損傷状況を確認の上、B船とともに鳥羽港へ向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、11月25日07時05分ごろ勤務地がある鳥羽港へ向け、鳥羽市答志島の桃取港を出港した。</p> <p>船長Bは、出港後、約12knの速力で答志島の西岸に沿って南南西進していたところ、07時17分ごろ、島ヶ崎の西方を過ぎたあたりで、左舷前方約800mに、北上してくるA船を初めて視認し、自船が保持船であるので、A船が自船を避けてくれると思い、針路及び速力を保持して続航した。</p> <p>船長Bは、A船船首に人が居るのが見え動向を見守っていたが、約1分経過後も避航する気配がなく80mほどに近づく状況となって衝突の危険を感じ、衝突を避けようとして機関を後進とし、相手船に向かって大声で叫んだが間に合わず、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、被害状況を確認の上、携帯電話で118番通報し、A船とともに鳥羽港に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船及びB船は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、漁業に従事する傍ら、鳥羽市の勤務地までの通勤手段としてB船を使用していた。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし
気象・海象等の関与	A なし、B なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、島ヶ崎南西方沖において北北西進中、船長Aが、周囲に他船がないものと思い込み、魚群探知機で魚群を探すことに意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、鳥羽港を出港後、目視で周囲を確認した際、他船が見当たらなかったことから、周囲に他船がないものと思い込み、魚群探知機で魚群を探すことに意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、島ヶ崎南西方沖において南南西進中、船長Bが、自船の左舷前方から近づくA船を認めた際、A船がB船を避けてくれると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船が間近に迫って衝突の危険を感じ、機関を後進にかけたものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷前方から近づくA船を認め、かつA船の船首部に見張り員がいたのが見えていたことから、A船がB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北北西進中、B船が南南西進中、船長Aが魚群探知機で魚群を探すことに意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、B船の左舷前方から近づくA船を認めた際、A船がB船を避けてくれると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、航行中、特定の作業に集中せず、常に周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、自船が保持船であっても、相手船が適切な避航動作をとっていないことが明らかな場合には、音響信号による警告を実施するなど、直ちに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

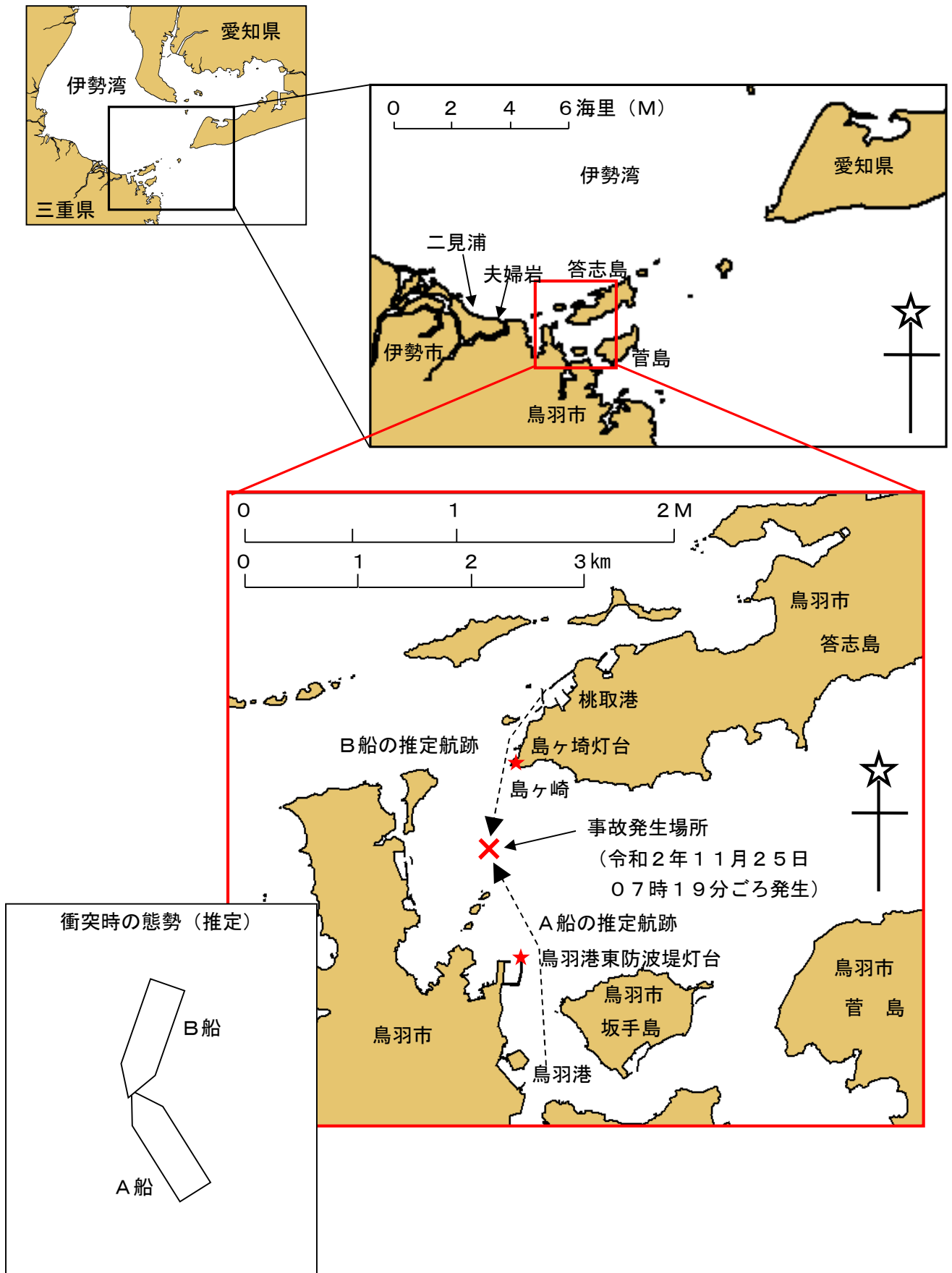


写真1 A船



写真2 B船



左舷船首部に亀裂

