

## 船舶事故調査報告書

令和6年1月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和4年12月27日 06時30分ごろ
<b>発生場所</b>	三重県南伊勢町礪浦漁港南東方沖 礪浦港防波堤灯台から真方位133°440m付近 （概位 北緯34°18.9′ 東経136°40.7′）
<b>事故の概要</b>	遊漁船三吉丸は、南南西進中、また、遊漁船福久丸は、漂泊中、両船が衝突した。 福久丸は、釣り客2人及び船長が負傷し、右舷中央部外板に亀裂等を生じ、また、三吉丸は、船首部外板に亀裂等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和5年1月17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。
<b>事実情報</b> 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 遊漁船 三吉丸、5.9トン ME2-6099（漁船登録番号）、個人所有 12.44m（Lr）×2.63m×0.82m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成7年4月 第292-39537号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）



写真1 A船の外観

B 遊漁船 福久丸、4.0トン

ME3-51132 (漁船登録番号)、個人所有  
 10.86m (Lr) × 2.65m × 0.84m、FRP  
 ディーゼル機関、114.00kW、昭和58年2月23日  
 第243-38374号 (船舶検査済票の番号)  
 (写真2 参照)



写真2 B船の外観

乗組員等に関する情報

A 船長A 44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16年10月15日

	<p>免許証交付日 平成30年12月17日 (令和6年10月14日まで有効)</p> <p>B 船長B 67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52年6月3日 免許証交付日 令和4年4月6日 (令和10年3月28日まで有効)</p> <p>釣り客B<sub>1</sub> 54歳 釣り客B<sub>2</sub> 52歳</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 3人(釣り客B<sub>1</sub>、釣り客B<sub>2</sub>、船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部外板に亀裂等</p> <p>B 右舷中央部外板に亀裂、操舵室右舷側外板に凹損等 (写真3、4 参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真3 A船の船首部                      写真4 B船の右舷中央部</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日出時刻：06時58分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、遊漁の目的で、南伊勢町五ヶ所湾南部の釣り場に向け、令和4年12月27日06時15分ごろ礪浦漁港を出港した。</p> <p>船長Aは、釣り客が釣りの準備をするので船首甲板の作業灯を点灯させ、操舵室中央にある操舵スタンドの前に立ち、GPSプロッターを作動させ、約6ノットの対地速力で、手動操舵によって操船に当たり、礪浦港防波堤を通過したのち、南伊勢町逢瀬ノ鼻を右に見て大きく右転しながら、レーダーの電源を投入した。</p> <p>船長Aは、逢瀬ノ鼻南西方沖に刺し網漁を行っている2隻の漁船(以下「刺し網漁船群」という。)を右舷方に認め、様子が気になり、刺し網漁船群を見ながら南南西進を始めたが、レーダーがまだ表示されておらず、また、船首甲板の作業灯の灯りがまぶしかったので、船首方のB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、右舷船首方となった刺し網漁船群を見ながら同じ針路及び速力で航行を続け、衝突の直前に釣り客が上げた声を聞いて前方を</p>

	<p>向いたところ、B船に気付き、主機を後進としたものの、06時30分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客B<sub>1</sub>及び釣り客B<sub>2</sub>ほか5人の釣り客を乗せ、遊漁の目的で、五ヶ所湾南部の釣り場に向け、06時10分ごろ礪浦漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、大型魚の餌となる小魚を釣らせようと思い、礪浦漁港南東方沖で、主機を中立運転とし、船首甲板及び船尾甲板の作業灯を点灯させ、船首を西北西方に向けて漂泊を始めた。</p> <p>B船は、釣り客B<sub>1</sub>、釣り客B<sub>2</sub>及び1人の釣り客が船首甲板の右舷側で、3人の釣り客が船首甲板の左舷側で、1人の釣り客が船尾甲板の左舷側でそれぞれ釣りの支度を始め、船長Bが操舵室で釣り客の状況を確認しながら周囲を見ていたところ、右舷正横方から接近するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船もB船の付近で餌となる小魚を釣るのだと思い、漂泊を続け、様子を見ていたものの、至近となってもA船に減速する気配がないので危険を感じたが、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の釣り客の状況及び損傷状況を確認し、釣り客にけががなく、損傷も少なかったので、また、B船を見て救助が必要な状況ではないと思い、帰港して事後の処理に当たることとし、礪浦漁港に帰港し、のちに帰港したB船を訪ねた。</p> <p>船長Bは、B船の釣り客の状況及び損傷状況を確認し、釣り客に大きなけががなく、損傷も少なく自力航行が可能であり、また、A船が礪浦漁港の方向に航行し始めたので、とりあえずB船を帰港させ、事後の処理に当たることとした。</p> <p>船長Aは、所属する漁業協同組合の担当者に、本事故の発生を電話連絡し、同担当者が海上保安庁に通報した。</p> <p>釣り客B<sub>1</sub>、釣り客B<sub>2</sub>及び船長Bは、後日病院で受診し、それぞれ打撲等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故の約18年前から家族の所有する遊漁船に乗り組むようになり、約14年前から船長として乗船するようになった。</p> <p>船長Bは、本事故の約20年前から遊漁船の船長として乗船していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、礪浦漁港南東方沖において、南南西進中、船長Aが、船首方のB船に気付かず、右舷船首方となった刺し網漁船群を見ながら同</p>

	<p>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>船長Aは、刺し網漁船群を見ながら南南西進を始めた際、レーダーが表示されていなかったこと、及び船首甲板の作業灯の灯りがまぶしかったことから、船首方のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、礪浦漁港南東方沖において、船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Bが、右舷正横方から接近するA船を認めたものの、A船もB船の付近で餌となる小魚を釣るのだと思い、漂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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、礪浦漁港南東方沖において、A船が南南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首方のB船に気付かず、右舷船首方となった刺し網漁船群を見ながら同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、右舷正横方から接近するA船を認めたものの、A船もB船の付近で餌となる小魚を釣るのだと思い、漂泊を続けたため、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>・遊漁船の船長は、レーダー等の航海計器を発航前に使用できるよう準備しておき、夜間において見張りの妨げとなる照明等を点灯しないこと。</li> <li>・遊漁船の船長は、航行中に一方向だけを見ずに、常に全周の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・遊漁船の船長は、漂泊中であっても、他船が接近する場合には、汽笛又は呼子笛等の有効な音響による信号を行って注意喚起し、更に他船が接近する場合には、機関を使用して移動するなど、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

