

船舶事故調査報告書

令和6年6月12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

事故種類	衝突
発生日時	令和5年9月23日 15時25分ごろ
発生場所	三重県津市中川河口の南東方沖 東千里河芸マリーナ導流堤灯台から真方位141°1,230m付近 (概位 北緯34°47.2′ 東経136°34.5′)
事故の概要	遊漁船第三すばる丸は、北西進中、また、プレジャーボートハーデスは、漂泊中、両船が衝突した。 ハーデスは、船長及び同乗者2人が軽傷を負い、右舷側外板に破口を伴う亀裂等を生じ、また、第三すばる丸は、船首船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年10月3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 遊漁船 第三すばる丸、9.1トン ME2-5479（漁船登録番号）、個人所有 13.07m (Lr) × 3.41m × 1.01m、FRP ディーゼル機関、250.10kW、昭和52年5月11日 第243-42208号（船舶検査済票の番号） (写真1 参照) 

写真1 A船の外観

	<p>B プレジャーボート ハーデス、1.1トン 220-19196三重、個人所有 5.37m (Lr) × 1.95m × 0.99m、FRP ガソリン機関、44.10kW、平成9年6月 (写真2 参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 22歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和4年2月28日 免許証交付日 令和5年7月19日 (令和10年4月3日まで有効)</p> <p>B 船長B 67歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年7月6日 免許証交付日 令和2年7月6日 (令和7年7月5日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 3人(船長B及び同乗者2人)</p>
損傷	<p>A 船首船底外板に擦過傷 B 右舷側外板に破口を伴う亀裂等(写真3参照)</p>



写真3 B船の損傷状況

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好
 海象：波向 北西、波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期

事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、田中川河口の南東方沖の釣り場に向け、令和5年9月23日14時00分ごろ三重県四日市市磯津漁港を出港した。

船長Aは、釣り場に到着した後、機関を停止し、漂泊して遊漁を始め、風潮流により南東方に流されたら元の場所に戻ることを繰り返していたところ、北方約1,500mにいた僚船（以下「僚船A」という。）の船長（以下「僚船船長A」という。）から、僚船Aの南側に魚群がある旨の連絡を受けた。

船長Aは、漂泊した際に潮流によって南方に流されていたので、僚船Aの東側で漂泊し、南方に漂流しながら魚群に接近することとしたが、直接僚船Aの東側に向かって直進すると、魚群の上を通ることになり、魚群が逃げてしまうと考え、魚群をうかいし、北東進した後に北西進して僚船Aの東側に向かうこととした。

船長Aは、レーダー画面を見て、海面反射が大きかったので、海面反射の抑制を行い、周囲の状況を確認したところ、僚船Aが映っていたものの、他の船舶は映っておらず、周囲には僚船Aしかいないものと思い、漂泊を終了して北東進し、僚船Aの南東方に至り、僚船Aの東側に向けて北西進を始め、その後レーダー画面を見なかった。

船長Aは、風向が真正面となり、波のしぶきによって操舵室前方の窓が汚れ始めたものの、前方中央の旋回窓が故障しており、使用できずに前方が見づらかったので、前方右舷側及び左舷側の窓を開け、しぶきを避けて操舵室の左舷側に立ち、左舷側の窓から見張りを行いながら、手動操舵により、約20km/hの対地速力で航行を続けた。（写

真4～5参照)



写真4 操舵室前方の窓及び見通し



写真5 操舵室左舷側の窓及び見通し

船長Aは、左舷船首方の僚船A及び魚群のある僚船Aの南側の海面の状況を見ながら航行を続けていたところ、B船に気付かず、15時25分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者B₁」及び「同乗者B₂」という。）を乗せ、釣りの目的で、田中川河口の南東方沖の釣り場に向け、14時00分ごろ三重県鈴鹿市千代崎港の係留地から出発した。

B船は、14時20分ごろ、釣り場に到着して船外機を停止し、船首を北東方に向けて漂泊を始め、船長Bがほぼ船体中央右舷側の操縦席付近に、同乗者B₁が船首部に、同乗者B₂が船尾部にそれぞれ立ち、釣りを始めた。

船長Bは、B船の南方で遊漁をしていたA船が北東進したのちに北西進を始め、B船に接近していることを認めたものの、過去に遊漁船がB船の至近となってから針路を転じることを経験していたので、本事故当時も同じようにA船が至近となってから針路を転じると思い、

	<p>漂流を続けていたところ、思った以上にA船が接近し、危険を感じて声を上げたが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて後方を振り返り、転覆したB船及び海面に浮かんでいるB船の乗員を認め、B船と衝突したことに気づき、僚船船長Aに連絡して応援を頼み、船長B及び同乗者B₁を救助した。</p> <p>僚船船長Aは、来援して同乗者B₂を救助し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Aは、船長Bと共に海上保安庁の調査を受けたのち、B船の乗員を千代崎港に移送した。</p> <p>B船は、巡視艇により、鈴鹿市白子漁港にえい航された。</p> <p>B船の乗員は、後日病院を受診し、船長Bが右大腿部筋挫傷等、同乗者B₁が左肘挫傷等、同乗者B₂が頸椎捻挫等と診断された。</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>A船の操舵室前方中央の旋回窓は、令和5年6月ごろから作動不良となり故障した状態であったが、旋回窓の型式が古く、交換部品の調達がうまくいかず、本事故当時、故障した状態のままであった。</p> <p>船長Aは、小型船舶操縦免許証を取得したのち、月に5～6回所有する和船型の船外機船を操縦しており、令和5年4月から僚船船長Aが所有する遊漁船に乗り組むようになり、本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>船長Bは、B船が4隻目の所有船で、月に数回程度釣りに出ており、本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>船長Bは、操縦席の付近に呼子笛を備えていたものの、A船が接近する際に、使用することを思い付かなかった。</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、田中川河口の南東方沖で北西進中、船長Aが、操舵室の左舷側に立ち、操舵室左舷側の窓から見張りを行い、左舷船首方の僚船A及び魚群のある僚船Aの南側の海面の状況を見ながら航行を続けたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、波のしぶきによって操舵室前方の窓が汚れ始めたものの、旋回窓が故障しており、使用できずに前方が見づらく、前方右舷側及び左舷側の窓を開け、しぶきを避けて操舵室の左舷側に立ち、左舷側の窓から見張りを行っていたことから、船首方のB船が視界に入らず、B船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、漂流を終了する際、レーダー画面を見て周囲の状況を確認したところ、僚船Aが映っていたものの、他の船舶が映っておらず、周囲には僚船Aしかいないものと思っていたことから、その後</p>

	<p>レーダー画面を見ておらず、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面を見た際に、海面反射が大きく、海面反射の抑制を行ったが、僚船A以外の船舶が映っていなかったことから、海面反射の抑制により高さの低いB船の映像が消えてしまった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、田中川河口南東方沖で漂泊中、船長Bが、B船の南方で遊漁をしていたA船が北東進したのちに北西進を始め、B船に接近していることを認めたものの、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> <p>船長Bは、過去に遊漁船がB船の至近となってから針路を転じることを経験していたことから、本事故当時も同じようにA船が至近となってから針路を転じると思い、漂泊を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、田中川河口南東方沖において、A船が北西進中、B船が漂泊中、船長Aが、操舵室の左舷側に立ち、操舵室左舷側の窓から見張りをを行い、左舷船首方の僚船A及び魚群のある僚船Aの南側の海面の状況を見ながら航行を続け、また、船長Bが、A船が北東進したのちに北西進を始め、B船に接近していることを認めたものの、漂泊を続けたため、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"> ・ 小型船舶の船長は、前方が見づらく、舷側から見張りをを行う場合、片舷からではなく、死角を作らないよう両舷から交互に見張りをを行い、必要に応じて操舵室の外で見張りをを行うこと。 ・ レーダーを備えた小型船舶の船長は、レーダーを一時的に使用するのではなく、常時適切に使用するとともに、レーダーに映像が映らなかったとしても、他船がないと思込まないこと。 ・ レーダーを備えた小型船舶の船長は、海面反射等の抑制を行う際には、反射の小さい物標の映像が映らなくなることがあるので、海面反射等が完全に消えるほどの抑制は行わず、抑制を最小限にすること。 ・ 小型船舶の所有者は、操舵室のガラス面に設置した旋回窓に不調がある場合、できる限り早急に修理し、見張りの環境を良くすること。 ・ 小型船舶の船長は、機関を停止して漂泊する場合、自船が航行中の船舶とみなされることを理解し、全周の見張りを適切に行い、他船が接近する際には、早期に注意喚起を行い、必要に応じて機関を使用するなど、衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 小型船舶の船長は、有効な音響による信号を行えるものとして、呼子笛を備える場合は、すぐに使用できるよう身に付けるか、そ

	<p>ばに置いておくこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・海面上の高さが低い小型船舶は、他船の操縦者から発見されにくいので、他船に発見されやすいよう大きな旗やレーダー反射板等を掲揚することが望ましい。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

