

船舶事故調査報告書

令和6年8月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故種類 | のり養殖筏損傷 |
| 発生日時 | 令和6年1月20日 18時53分ごろ |
| 発生場所 | 三重県鳥羽市菅島漁港北北西方沖 菅島港北防波堤灯台から真方位331°510m付近 (概位 北緯34°30.2′ 東経136°53.6′) |
| 事故の概要 | 旅客船かがやきは、航行中、のり養殖筏に進入し、同施設のロープを切断した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年1月24日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 旅客船 かがやき、74トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 140973、鳥羽市（A市） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、三級（航海）（履歴限定） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 なし のり養殖施設 アンカー用ロープ及びブイ用ロープに切断 |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 東、風力 5、視程 約100m 海象：うねり 波向東、波高約1m、潮汐 下げ潮の末期 鳥羽市には、令和6年1月19日21時04分に波浪注意報が、20日10時15分に強風注意報が、それぞれ発表され、20日16時08分に波浪注意報が波浪警報に切り替えられ、本事故当時も継続中であった。 |
| 事故の経過 | 本船は、鳥羽市鳥羽港から同市答志島の和具漁港を経由する答志漁港への旅客定期航路等における旅客輸送を行っていた。船長は、夜間となつてうねりによる揺れを軽減させようと思ひ、菅島北岸沖に設置された2台ののり養殖施設と菅島北岸との間を通るコース（以下「本件コース」という。）を通航し、同養殖施設の中央部付近に設けられた水路（以下「本件水路」という。）を航行することとした。 2台ののり養殖施設は、それぞれ、複数ののり養殖筏で構成されている。 |



図1 一般配置図及び操舵室配置図

本船は、船長ほか2人が乗り組み、旅客8人を乗せ、鳥羽港を和具漁港へ向けて発航し、船長が操舵室中央にある操縦席に座って手動操舵で操船を行い、機関長が同室右舷側の椅子に、甲板員が同室左舷側の椅子にそれぞれ腰を掛け、約2.1ノットの対地速力で菅島北岸沖に向けて東進した。(図2参照)

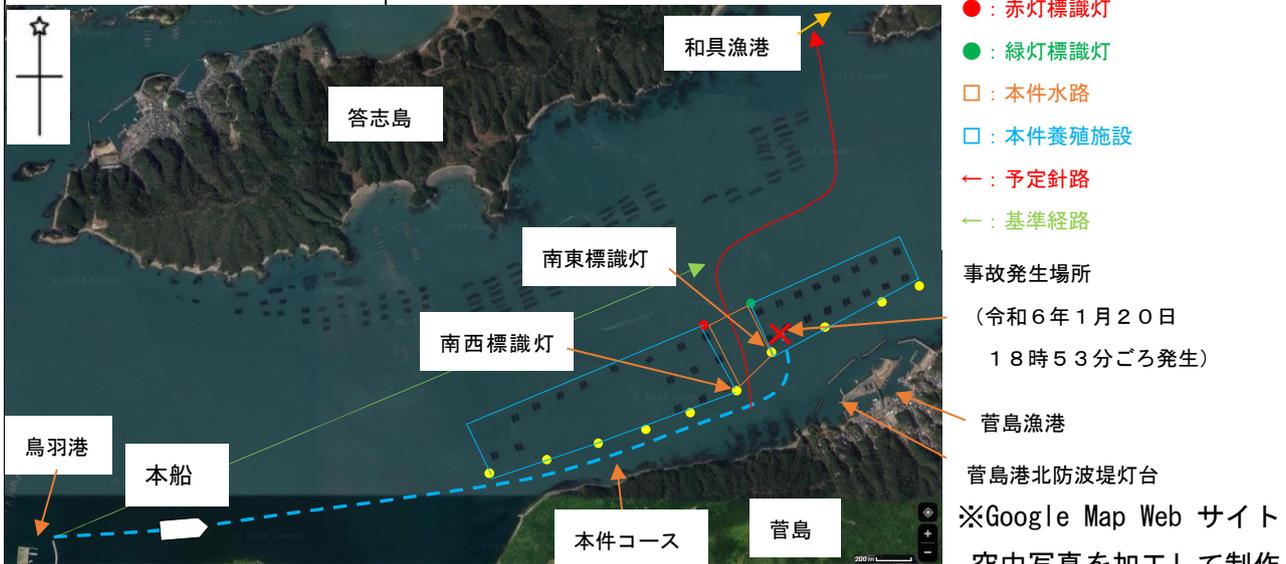


図2 事故発生場所概略図

2台ののり養殖施設には、黄色の標識灯が本件水路の南西端（以下「南西標識灯」という。）より西南西方に約6個及び本件水路の南東端（以下「南東標識灯」という。）より東北東方に約4個が並んで設置され、南西標識灯と南東標識灯の間が本件水路の南側の出入口であり、本件水路の北西端には赤色の標識灯が、北東端には緑色の標識灯がそれぞれ設置されていた。

船長は、本件コースを東北東進中、左舷側に見て左転する予定の南西標識灯を目視及びレーダーにより左舷船首方に認めていたが、急な降雨により視界が悪化し、うねりが大きくなり、レーダーの物標の映像が降雨及び海面の反射で消えていたものの、変針予定場所の南西標識灯が見えており、自身の経験から視界がすぐに回復すると思い、目視で南西標識灯の確認に重点を置いて見張りをを行い、航行を続けた。

船長は、目視のみで、東北東側ののり養殖施設の黄灯を見て南西標識灯と思い込み、同黄灯を左舷側に見て左舵約15°を取って左転中、甲板員からのり網がある旨の報告を受け、両舷主機を中立運転とし、舵を中央に戻して、機関長からも同様の報告を受け、自らも前方に同網を認めた。

本船は、本件水路の東側養殖筏のうち、南南東にある筏（以下「本件筏」という。）のアンカーロープを推進器に巻き込み、本件筏に進入した。

船長は、A市の事務所を經由して海上保安庁に通報し、のり養殖施設を所有する漁業協同組合へ本船の救助要請を行い、甲板員が乗客の無事を確認し、機関長が損傷状況の確認を行い、それぞれから報告を受けた。

船長は、南西標識灯及び南東標識灯の灯質が両方共に点滅（光を発生するときと暗いときとの時間が同じ）であると思っていたが、周囲を見て、南西標識灯の灯質がフラッシュ（一定間隔ごとに一回の光を発生）であり、目視した黄灯が南東標識灯であることを知った。

本船は、のり養殖施設を所有する漁業協同組合の漁船によって本件筏から引き出された後、僚船にえい航されて鳥羽港に着いた。

船長は、約7年前からA市の旅客船の船長として乗り組んでおり、本船には令和3年から船長として乗船し、鳥羽港～菅島港間を1日に2往復するほかに別の区間も運航していた。

船長は、携帯電話で天気予報のサイトを確認して波浪注意報の発表を知り、また、運航管理者から時化^{しげ}てくる予報なので、和具漁港に戻って係船する指示を出港前に受けた。

船長は、視程が低下し、視線を周囲やレーダー等に変えているうちに南東標識灯を南西標識灯と見間違えたが、減速してGPSプロッターにより船位を確認すれば、見間違いに気付いたと本事故後に思った。なお、本事故後、目視した黄灯の灯質については思い出せなかった。

船長は、本件コースも基準経路であると思い、基準経路以外の経路を航行しようとするとき、事前に運航管理者と協議せず、また、ふだんから予定航路を乗組員2人に伝えていなかった。

甲板員（海技免状所有）は、視程が低下する前、レーダーには本件水路を示す標識灯及びのり養殖施設ののり網が映っていたが、降雨及び海面の反射が強くなり、それぞれの反射除去を調整していたものの思うように抑制できず、物標の映像が消えてしまい、左転中に消えた映像の一部が映り、周囲にのり網を認めたので船長に報告した。

機関長は、ふだん、操舵室で目視による見張りを行っており、本事故当時も同様であった。

機関長及び甲板員は、本事故時、南西標識灯及び南東標識灯の灯質に違いがあることを知らず、声を出して互いに物標を確認したり、視程が低下したとき、減速について話をしたりすることはなかった。

本船の喫水は、船首約1.1m、船尾約1.8mであった。

A市運航安全管理規程に基づく運航基準において、視程に関する航行の中止基準は、レーダー保有船で400m以下であり、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止すること、また、基準経路以外の経路を航行しようとするときは、事前に運航管理者と協議することが定

| | |
|-------|--|
| | められていた。 |
| 分析 | <p>本船は、降雨により視程が低下し、波浪によりレーダーの海面反射が強い状況下、本件コースを東北東進中、船長が、目視のみで、南東標識灯を南西標識灯であると思い込み、南東標識灯を左舷方に見て左転したことから、本件筏に接近し、両舷主機を中立運転としたもの間に合わず、本件筏に進入し、本件筏が損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことが影響したことから、視線を周囲やレーダーに変えているうちに目視のみで、南東標識灯を南西標識灯であると思い込んだものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 降雨等により視程が低下したこと。 ② 降雨及び海面の反射が強くなり抑制できずにレーダーの物標の映像が消えてしまったこと。 ③ GPSプロッターによる船位の確認を行わなかったこと。 ④ 南東標識灯及び南西標識灯に灯質の相違があることを知らなかったこと。 <p>船長は、視程が低下したとき、変針予定場所の黄灯が見えており、自身の経験から視界がすぐに回復すると思ったことから、同じ速力で続航したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件コースも基準経路であると思っていたことから、基準経路以外の経路を航行しようとするとき、事前に運航管理者と協議していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、発航前に具体的な予定経路を示しておらず、乗組員2人による継続的な船位及び周囲の情報提供等を得られなかったものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、降雨により視程が低下し、波浪によりレーダーの海面反射が強い状況下、本件コースを東北東進中、船長が目視のみで、南東標識灯を南西標識灯であると思い込み、南東標識灯を左舷方に見て左転したため、本件筏に接近し、両舷主機を中立運転としたもの間に合わず、本件筏に進入したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>A市は、本事故後、乗組員に対し、次の項目について、研修を実施し、今後も定期的に安全教育研修を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 運航基準図別図を活用する。 ② 基準航路を外れる場合の報告及び記録をする。 ③ 運航安全管理規程、運航基準の教育訓練を行う。 ④ 航海計器による船位確認、見張りを徹底する。 <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、降雨等で視界が不良の場合は、目視のみで見張りを行わず、GPSプロッター等を活用して船位の確認を適切に行うこ |

と。

- ・ 船長は、安全管理規程の運航基準に従い、基準経路以外を航行する場合には事前に運航管理者に報告すること、また、視界制限状態となった場合、安全な速力まで減速し、必要に応じて停止すること。
- ・ 船長は、発航前に具体的な予定経路を示すなどして乗組員による継続的な船位及び周囲の情報提供等を得られるよう、効果的なコミュニケーション環境を維持するよう努めること。