

船舶事故調査報告書

船種船名 漁船 忠正丸
船舶番号 ME 3 - 5 2 8 8 0
総トン数 3.0 トン

船種船名 漁船 第二正永丸
船舶番号 ME 3 - 5 5 0 9 1
総トン数 0.8 トン

事故種類 衝突
発生日時 平成 21 年 9 月 29 日 11 時 05 分ごろ
発生場所 三重県伊勢市村松漁港北方沖
村松港第 2 東防波堤灯台から真方位 330° 500 m
付近
(概位 北緯 34° 33.4′ 東経 136° 41.0′)

平成 22 年 11 月 25 日
運輸安全委員会 (海事専門部会) 議決
委 員 横 山 鐵 男 (部会長)
委 員 山 本 哲 也
委 員 根 本 美 奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船^{ちゅうしやう} 忠 正 丸は、船長 1 人が乗り組み、村松漁港に向けて帰航中、漁船^{しやうえい} 第二正永丸は、船長ほか甲板員 1 人が乗り組み、村松漁港北西方沖で操業中、平成 21 年 9 月 29 日 11 時 05 分ごろ、両船が衝突した。

第二正永丸は、船長が死亡、甲板員が負傷し、右舷船首部にき裂を伴う損傷が生じ

た。

忠正丸は、船首部に擦過傷を生じたが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成21年10月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成21年12月2日 現場調査及び口述聴取

平成21年12月15日、16日、平成22年1月29日 口述聴取

平成21年10月5日、8日、平成22年1月7日 回答書受領

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、忠正丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び第二正永丸（以下「B船」という。）の甲板員（以下「甲板員B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成21年9月29日05時10分ごろ、村松漁港を出港し、同港北方沖約2海里の漁場において、きす漕ぎ刺網漁を行ったのち、帰途についた。

船長Aは、舵輪後方に置かれた手製のいす（以下「A船操縦席」という。）に腰掛け、10時54分ごろ村松漁港入口の村松港第2東防波堤灯台に向け、手動操舵により、速力約10ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で南進した。

船長Aは、村松漁港から700～800mのところ、船首方に村松漁港入口付近で錨泊してあさり漁を行っている約30隻の漁船群を認め、その漁船群の西側を航行するため、速力を約5.5knに減じ、右回頭を開始した。

船長Aは、右回頭中、右舷船首方に見えていた漁船群西端の漁船が船首方の死角に隠れたのち、左舷船首方に漁船が現れたので、漁船群西端の漁船が船首方の死角から現れたものと思い、回頭を止め、針路を南南西に定めて航行を続けた。

船長Aは、突然船首に衝撃を感じると同時に左舷方至近にB船を認めたため、A船がB船の右舷船首部に衝突して同船に乗り揚げたことに気付き、急いで機関を後進にかけて離脱した。

船長Aは、B船の右舷中央部の舷縁に膝をかけて仰向けに頭が水に浸かった状態のB船の船長（以下「船長B」という。）を認めたため、直ちに海へ飛び込み、B船の東側で操業していた僚船（以下「本件僚船」という。）の船長の協力を得て、船長Bを本件僚船に引き上げ、甲板員Bと共に村松漁港へ運んでもらい、本船で村松漁港へ帰った。

(2) B船

B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、06時30分ごろ、村松漁港を出港し、同港沖の漁場に到着し、船首を北方に向け、左右方向に移動できるように、長さ約40mの2本の錨索が付いた錨2組を、それぞれ船首及び船尾の両舷側に設置されたたつ^{*1}に取り付け、右舷正横及び左舷正横に投下して2錨泊とし、時々操業場所を変えながらあさり漁を行った。

船長Bは、10時30分ごろ、あさり漁船群の西端にあたる村松漁港北西方沖約500mのところへ移動し、船丈より少し長い柄の先に爪のついたかごを左舷中央部から海中に放り込み、柄を肩に担ぎ、西方を向いて甲板上を移動しながら爪で海底を搔き、あさりをかごの中に採取する作業を行っていた。

甲板員Bは、左舷船首甲板で船尾方向を向いていすに腰掛け、うつむいた姿勢であさりの選別作業をしていたとき、船長Bの、「早く小さくなれ」という声を聞き、うずくまると同時に衝撃を受けた。その後、A船のエンジンが止まり静かになって起き上がったとき、A船がB船に衝突したことを知った。

船長B及び甲板員Bは、本件僚船に乗せられて村松漁港に着き、本件僚船の船長が要請した救急車で病院へ搬送された。

本事故の発生日時は、平成21年9月29日11時05分ごろで、発生場所は、村松港第2東防波堤灯台から真方位330°500m付近であった。

(付図1 推定航行経路図、写真1 A船の状況、写真2 B船の状況、写真6 A

*1 「たつ」とは、漁船等の船首部及び船尾部の両舷側に設けられた係船索等をつなぐための柱をいう。

船操舵室の状況 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、死傷者はいなかった。

(2) B船

死体検案書及び甲板員Bの口述によれば、船長Bは、搬送先の病院で死亡が確認され、死因は多発外傷と検案された。

また、甲板員Bは、背中に擦過傷を負った。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

船首外板に擦過傷が生じた。

(写真4 A船船首部の損傷状況 参照)

(2) B船

右舷船首外板上縁に長さ約30cm、幅約9cm、高さ約12cmのき裂を伴う損傷が生じた。

(写真5 B船船首部の損傷状況 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 77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50年5月27日

免許証交付日 平成16年10月26日

(平成22年1月26日まで有効)

船長B 男性 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50年5月27日

免許証交付日 平成16年10月26日

(平成22年1月26日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

昭和21年から家族の漁船に乗り、昭和37年ごろから船長として刺網漁業に従事していた。

② 健康状態

視力は裸眼で左右とも1.0、聴力は正常であり、体調は良好であった。

船長B

甲板員Bの口述によれば、船長Bは、長年あさり漁に従事しており、事故当時、体調不良を訴えていなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号 ME3-52880
主たる根拠地 三重県伊勢市
船舶所有者 個人所有
総トン数 3.0トン
Lr×B×D 10.20m×2.27m×0.70m
船質 FRP
機関 ディーゼル機関
出力 35（漁船法馬力数）
推進器 固定ピッチプロペラ
進水年月日 昭和59年4月3日

(2) B船

漁船登録番号 ME3-55091
主たる根拠地 三重県伊勢市
船舶所有者 個人所有
総トン数 0.8トン
Lr×B×D 7.40m×1.73m×0.55m
船質 FRP
機関 ガソリン機関
出力 30（漁船法馬力数）
推進器 固定ピッチプロペラ
進水年月日 昭和60年12月3日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、当時の喫水は、船首約0.2 m、船尾約1.2 mであった。

- (2) B船
明らかにできなかった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

(1) A船

① 船体構造

A船は、船体中央部に操舵室を配し、船尾甲板に網の巻き揚げドラムが設置されていた。

② 操縦席からの見通し状況

船長Aの口述によれば、航行中には、船首が浮上するため、A船操縦席に腰をかけた状態で船首方を見ると、正船首から左右にそれぞれ5～10°の範囲内に死角が生じていた。

③ 航海計器等

船長Aの口述によれば、GPSプロッターを装備していたが、レーダーは備えていなかった。

④ その他

船長Aの口述によれば、本事故当時、船体、機関及び機器類に不具合及び故障はなかった。

(写真1 A船の状況 参照)

(2) B船

① 船体構造

B船は、和船型漁船で、船尾端中央部に船外機を備え、甲板上に視界を遮るような構造物はなかった。

② その他

甲板員Bの口述によれば、海上衝突予防法に定められている錨泊して漁ろうに従事していることを意味する鼓型形象物は備えていなかったが、船体及び船外機に不具合及び故障はなかった。

(写真2 B船の状況 参照)

2.5.4 見張りに関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

航行中は、船首が浮上して船首方に死角を生じることから、船長Aは、ふ

だんから船首を左右に振り、船首方の死角となる範囲の見張りを行っていた。

本事故当時は、漁船群西端の漁船が船首方の死角から左舷船首方に現れたものと思われ、船首を左右に振るなどして船首方の死角となる範囲の見張りを行っていなかったため、衝突するまでB船に気付かなかった。

なお、船首方の死角から現れた漁船は、本事故後に確認したところ、本件僚船であった。

(写真7～9 A船操舵室からの見通し状況 参照)

(2) B船

甲板員Bの口述によれば、船長Bは、ふだんから操業しながら周囲の見張りを行っていたが、本事故当時、見張りを行っていたかどうかは明らかでない。

(写真2 B船の状況 参照)

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 事故現場の南南西方約4kmに位置する小俣地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

11時00分 風向 西南西、風速 0.8m/s、気温 23.4℃

11時10分 風向 西北西、風速 1.0m/s、気温 23.5℃

(2) 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、鳥羽における事故当時の潮汐は、上げ潮の初期であった。

2.6.2 乗組員の観測

船長Aの口述によれば、天候は曇りで、風はほとんどなかった。

2.7 事故水域等に関する情報

船長A及び本件僚船の船長の口述によれば、村松漁港沖は、東側が浅く、30～50隻の小型漁船が錨泊しながら周年あさり漁を行っている海域で、村松漁港に出入りする限られた漁船以外には、一般の船舶はめったに航行しないところであった。

2.8 あさり漁に関する情報

本件僚船の船長の口述によれば、村松漁港沖で操業するあさり漁の漁船は、各船が漁場で入り乱れないようにするため、同業者間で、錨を東西方向に入れ、船首を北方に向けるように、取り決めていた。

本事故当時、B船は、あさり漁に従事していた本件僚船の西隣で操業していた。

2.9 本件僚船に関する情報

本件僚船の船長の口述によれば、本件僚船とB船は、製造業者は異なるが、船形がほぼ同じで、船体色も同じ白色であったため、船首方から見れば、類似して識別が困難であった。

(写真3 本件僚船の状況 参照)

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故に至る経過

2.1から、A船は、村松漁港北西方沖を同漁港に向けて帰航中、村松漁港入口付近で錨泊してあさり漁に従事している漁船群の西側を航行するため、右回頭したのち、速力約5.5knで南南西進中、同漁船群西端で船首を北に向けて錨泊し、あさり漁に従事していたB船と衝突したものと考えられる。

3.1.2 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船は、A船の船首部が、B船の右舷船首部に衝突してB船に乗り上げたものと考えられる。

3.1.3 事故発生日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成21年9月29日11時05分ごろで、発生場所は、村松港第2東防波堤灯台から真方位330°500m付近であったものと考えられる。

3.1.4 乗組員の死亡及び負傷の状況

2.1及び2.2から、A船との衝突により、船長Bは、多発外傷を負って死亡し、甲板員Bは、背中に擦過傷を負ったものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員の状況

2.4から、船長A及び船長Bは、適法で有効な操縦免許証を有しており、体調に異常はなかったものと考えられる。

3.2.2 船舶の状況

(1) A船

2.5.3(1)から、船体、機関及び機器類に不具合及び故障はなかったが、船首方には操舵位置から、左右各舷に5～10°の死角が生じていた可能性があると考えられる。

(2) B船

2.5.3(2)から、海上衝突予防法に定められている錨泊して漁ろうに従事していることを意味する鼓型形象物は備えていなかったが、船体及び機関に不具合及び故障はなく、見張りに支障となる構造物はなかったものと考えられる。

海上衝突予防法に定める形象物は備えておくべきである。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、天気は曇り、風は弱かったものと考えられる。

3.2.4 見張り及び操船の状況

(1) A船

2.1、2.5.3(1)、2.5.4、2.8及び2.9から、次のとおりであった。

- ① 船長Aは、手動操舵により、速力約10.0knで南進中、村松漁港入口付近で錨泊してあさり漁に従事している漁船群を認めたことから、同漁船群の西側を航行するため、速力を約5.5knに減じて右回頭を行ったものと考えられる。
- ② 船長Aは、右回頭中、右舷船首方に見えていた漁船群西端の漁船が船首方の死角に入ったのち、船首方の死角から出た漁船が左舷船首方に見えたことから、同漁船を漁船群西端の漁船と誤認し、漁船群の西側に向首したものと思込み、回頭を止めて針路を南南西に定め、航行を続けたものと考えられる。
- ③ 船長Aは、船首方の死角から出た漁船が、漁船群の西端にいたB船と類似していたため、B船の東隣で操業していた本件僚船をB船と誤認した可能性があると考えられる。
- ④ 船長Aは、衝突するまでB船に気付かなかったことから、適切な船首方の見張りを行っていなかったものと考えられる。

(2) B船

2.1、2.5.3(2)、2.5.4及び2.8から、次のとおりであった。

- ① B船は、村松漁港北西沖で、北方に向首して錨泊し、あさり漁を行って

いたものと考えられる。

- ② 船長Bは、B船の左舷側で西方を向き、あさり漁を行っていたため、A船の接近に気付くのが遅れたものと考えられる。
- ③ 甲板員Bは、左舷船首甲板で船尾方向を向いていずに腰掛け、うつむいた姿勢であさりの選別作業をしていたため、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3、2.8、2.9及び3.2.4から、次のとおりであった。

- (1) A船は、村松漁港北西方沖を同漁港に向けて帰航中、船長Aが、村松漁港入口付近で錨泊してあさり漁に従事している漁船群の西側を航行するために速力を減じて右回頭中、右舷船首方に見えていた漁船群西端の漁船が船首方の死角に入ったのち、船首方の死角から出た漁船が左舷船首方に見えたことから、同漁船を漁船群西端の漁船と誤認し、漁船群の西側に向首したものと思込み、回頭を止めて針路を南南西に定め、適切な船首方の見張りを行わずに航行を続けたものと考えられる。
- (2) 船長Aは、適切な船首方の見張りを行わなかったため、船首方の死角に入っていたB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。
- (3) B船は、錨泊してあさり漁に従事中、船長Bが、あさり漁を行っていたため、A船の接近に気付くのが遅れ、また、甲板員Bが、うつむいた姿勢であさりの選別作業をしていたため、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。

3.2.6 衝突回避に関する解析

2.1、2.5.3、2.8、3.2.4及び3.2.5から、次のとおりであった。

本船は、船長Aが、A船が南南西進中、船首を左右に振るなどして船首方の見張りを適切に行っていれば、本事故を回避できた可能性があると考えられる。

4 原因

本事故は、村松漁港北西方沖において、A船が南南西進中、B船が錨泊してあさり漁に従事中、A船が適切な船首方の見張りを行っていなかったため、B船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が適切な船首方の見張りを行っていなかったのは、船長Aが、村松漁港入口付近で錨泊してあさり漁に従事している漁船群の西側を航行するために右回頭中、右舷船首方に見えていた漁船群西端の漁船が船首方の死角に入ったのち、船首方の死角から出た漁船が左舷船首方に見えたことから、同漁船を漁船群西端の漁船と誤認し、漁船群の西側に向首したものと思込んだことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

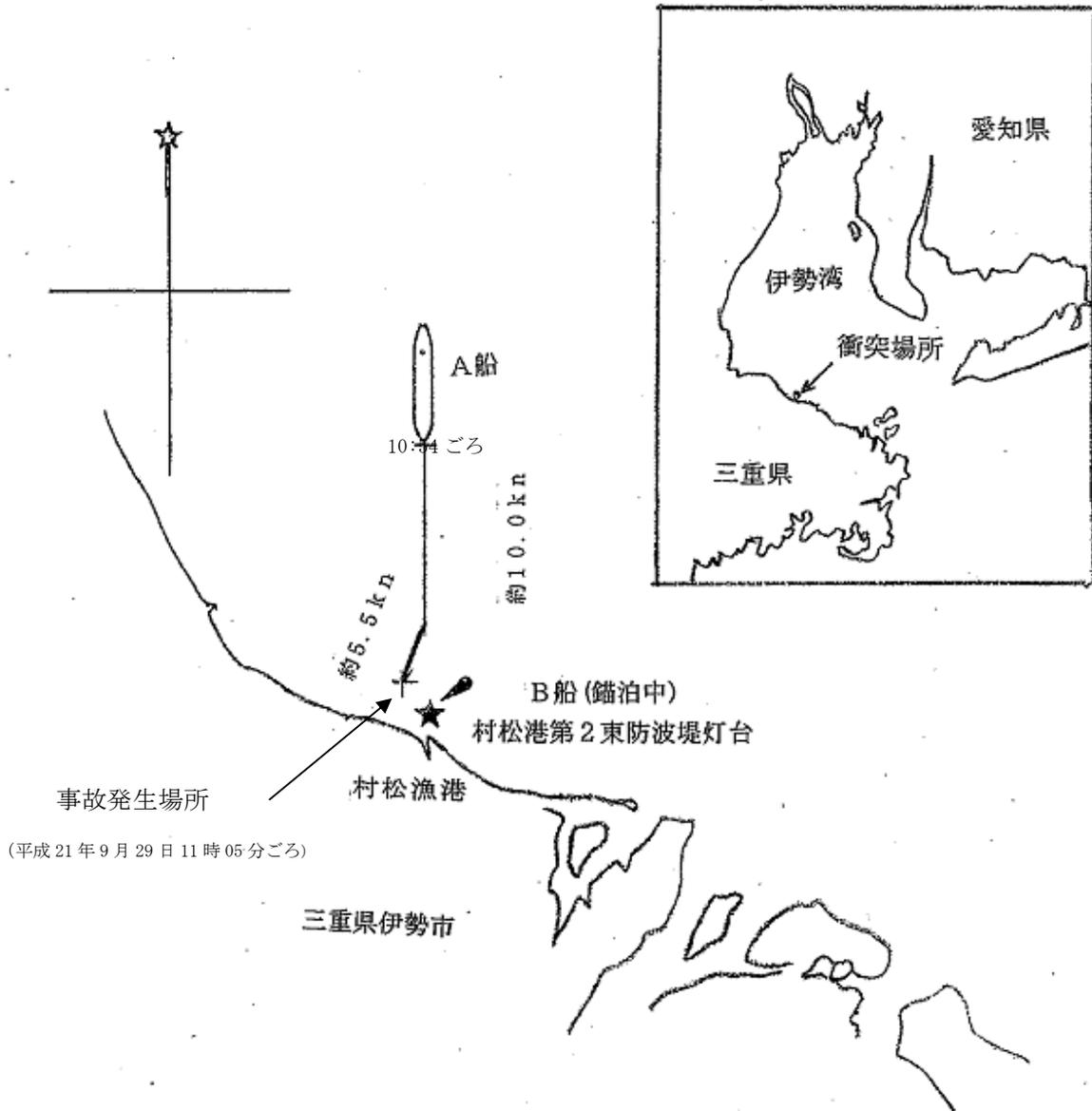


写真1 A船の状況



A船

写真2 B船の状況



B船

写真3 本件僚船の状況



本件僚船

写真4 A船船首部の損傷状況



損傷部

写真5 B船船首部の損傷状況



損傷部

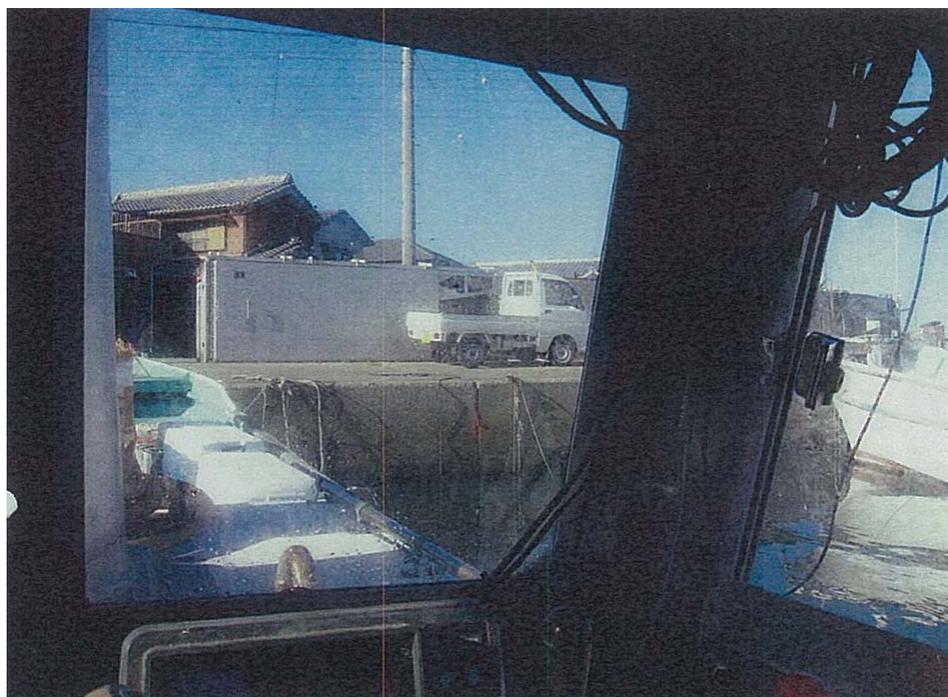
写真6 A船操舵室の状況



A船操縦席

写真7 A船操舵室からの見通し状況

(右舷側)



※ 停泊時に撮影

写真8 A船操舵室からの見通し状況

(中央)



※ 停泊時に撮影

写真9 A船操舵室からの見通し状況

(左舷側)



※ 停泊時に撮影