

船舶事故調査報告書

平成21年11月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員長 後藤 昇 弘
 委員 楠 木 行 雄
 委員 横 山 鐵 男（部会長）
 委員 山 本 哲 也
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成20年11月26日 05時13分ごろ
発生場所	和歌山県那智勝浦町勝浦港 紀伊勝浦漁港突堤灯台から真方位075° 150m付近 (概位 北緯33° 37.5′ 東経135° 57.0′)
事故調査の経過	平成20年11月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 漁船 第五徳宝丸 ^{とくほう} 9.64トン WK2-3012（漁船登録番号）、個人所有 12.61m×3.25m×0.98m FRP ディーゼル機関、426kW（漁船法馬力数）、昭和54年3月11日 B 漁船 井上丸 ^{いのうえ} 1.25トン WK3-17112（漁船登録番号）、個人所有 5.98m×1.57m×0.61m FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数4、昭和55年7月31日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 76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49年11月29日 免許証交付日 平成16年12月9日 (平成22年4月9日まで有効) B 船長B 男性 80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49年11月29日 免許証交付日 平成16年2月26日 (平成22年1月23日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船尾部左舷側外板が圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか甲板員1人が乗り組み、平成20年11月26日01時00分ごろ、さんま漁の目的で、法定灯火を表示して和歌山県勝浦港を出港し、和歌山県潮岬の東方13海里付近の漁場に至ったが、潮が悪く

	<p>漁獲が期待できなかったため、03時40分ごろ帰途についた。05時09分ごろ、勝浦港内の乙島を通過して渡^{わた}の島ふ頭と東側の陸岸との間の水路に向け北進中、紀伊勝浦漁港突堤灯台から075° 150m付近で、A船の船首とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、衝突に気付かずに航行し、係留地に近づいたところ、後進のまま旋回を続けているB船を認め、急ぎ引き返したところ、B船の近くの海面にうつぶせで浮いている船長Bを発見した。</p> <p>船長Aは、岸壁にいた釣り人に救急車の手配を頼み、甲板員と共に船長Bを急いでA船に引き上げ、甲板員が人工呼吸を施した。</p> <p>船長Bは、間もなく駆けつけた救急車で病院に搬送されたが、溺水により死亡と検案された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好、日出時刻 06時42分 海象：平穏</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、健康状態は良好で、水泳が得意であった。</p> <p>B船は、黄色回転灯、両色灯、作業灯を設置していたが、法定灯火である白色全周灯が設置されておらず、本事故当時は、両色灯のみが表示されていた。</p> <p>船長Aらが船長Bを海面から引き揚げたとき、船長Bは救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>事故後、船長AがB船の間近で機関室を見下ろしたとき、同室内の明かりを視認した。</p> <p>船長Aは、本事故当時、設置されていたレーダーを使用せず、通常、港内で船首側に甲板員を見張りに配置していたが、甲板員が船尾甲板で漁網の片付けをしていたことから、単独の見張りで航行していた。</p> <p>船長Bが所有する別の船は、いせえび刺網の漁業許可を受けていた。</p> <p>漁業協同組合では、集会などで、法定灯火を適切に表示するよう呼びかけていた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>(1) A船は、B船に気付かずに航行していたものと考えられる。 (2) B船は、白色全周灯が設置されていないにもかかわらず、夜間航行をしていたものと考えられる。 (3) A船及びB船の損傷状況から、前方を航行中のB船の船尾部に、後方から接近したA船の船首部が衝突したものと考えられる。 (4) A船は、B船が、両色灯しか表示せず、法定灯火である白色全周灯を表示していなかったことから、船尾方からB船を視認することは困難であった可能性があると考えられる。 (5) 船長Aは、設置していたレーダーを活用し</p>

		<p>て見張りを行ってれば、B船に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>(6) A船が、いつものように甲板員を船首側に配置して見張りを行ってれば、船長AがB船に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>(7) B船が法定灯火ではないものの、設置していた黄色回転灯を表示してれば、船長Aが、B船の存在に気付き、B船との衝突が回避できた可能性があると考えられるが、B船の事故発生当時の状況については明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、勝浦港内において、A船がB船に気付かずに航行し、また、B船が法定灯火を適切に表示していなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>A船がB船に気付かなかったのは、B船が法定灯火を適切に表示していなかったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>A船が設置していたレーダーを活用して見張りを行ってれば、船長Aが、B船に気付き、衝突が回避された可能性があると考えられる。</p>	