

# 船舶事故調査報告書

平成22年8月26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

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	平成21年7月7日 05時42分ごろ
発生場所	愛知県田原市赤羽根漁港沖 赤羽根港東防波堤灯台から真方位197° 3.4海里（M）付近（概位 北緯34° 32.8′ 東経137° 10.1′）
事故調査の経過	平成21年7月9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 油送船 <sup>ちようよう</sup> 長洋丸、2,963トン 131529、旭タンカー株式会社外2社 96.00m×15.50m×7.90m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成2年10月1日 B 漁船 <sup>ちようほう</sup> 長宝丸、13トン AC2-3664（漁船登録番号）、個人所有 16.69m（Lr）×4.24m×1.31m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成6年12月25日 C 漁船 <sup>ぶんせい</sup> 文盛丸、13トン AC2-3591（漁船登録番号）、個人所有 16.70m（Lr）×3.64m×1.14m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成4年1月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年7月26日 免状交付年月日 平成17年3月31日 免状有効期間満了日 平成22年7月25日 航海士A（一等航海士） 男性 44歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成14年6月27日 免状交付年月日 平成19年1月17日 免状有効期間満了日 平成24年6月26日 B 船長B 男性 46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57年3月26日 免許証交付日 平成19年7月30日 （平成25年3月15日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 負傷 1人（船長B）</p> <p>C なし</p>
損傷	<p>A 右舷船尾外板擦過傷、プロペラ翼擦過傷</p> <p>B 転覆し、航海計器及び機関濡れ損、漁具切断</p> <p>C なし</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか11人が乗り組み、愛知県渥美半島南方沖を針路約267°速力約12ノット（kn）で自動操舵により航行中、平成21年7月7日05時30分ごろ、当直についていた航海士Aが、右舷船首方2M付近に黄色回転灯を点灯し、南西方向へ微速で航行しているB船及びC船を視認した。</p> <p>航海士Aは、B船及びC船の船尾方に漁網の存在を示すブイが見当たらないことから、両船がそれぞれ単独に底びき網漁に従事しているものと考えた。</p> <p>航海士Aは、別の漁船群が左舷船首方で操業していたので、B船及びC船の船尾方を通過して両船の右舷側に移動しようとして右舵をとったところ、両船の約1,000m後方で操業していた漁船群の警戒船が接近してきたことから、右転を断念して舵中央とした。</p> <p>航海士Aは、その後、右舷船首方から近づいてきた漁船からの合図で、前方にだいたい色のブイがあることに気付くとともに、B船及びC船が2そうびき網漁をしていることを知り、左舵一杯とした。</p> <p>航海士Aは、A船が左回頭中の05時42分ごろ、B船が左舷側から転覆するところを目撃した。</p> <p>B船は、網船として船長Bが1人で乗り組み、引き船のC船及び運搬船のD船とともにしらす2そうびき網漁の船団を構成し、05時20分ごろ渥美半島南方沖で、南西方に向けて操業を開始した。</p> <p>船長Bは、B船の右舷方にいるC船と約80mの距離を保ちながら約2knの速力でえい網中、船長Cからの無線連絡で船尾方からA船が接近してくることを知り、注意を喚起するつもりでC船とともに黄色回転灯を点灯した。</p> <p>B船及びC船の前方で魚群探索を行っていたD船の船長は、船長CからA船の接近を知らされ、赤色回転灯を点灯してB船及びC船の後方に移動し、手を振ってA船に避航を促した。</p> <p>B船は、A船がB船の船尾方至近距離で左転した際、引き綱に引っ張られて左舷側に転覆した。</p> <p>船長Bは、D船に救助され、搬送された病院で胸部挫傷、左肩挫傷等と診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視程 5～6M</p> <p>日出時刻 04時45分</p> <p>海象：海面 平穏</p>
その他の事項	<p>海上保安庁伊勢湾海上交通センターが受信した船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によれば、A船は、05時42分25秒に北緯34°32.8′、東経137°10.1′付近を航行していた。</p> <p>航海士Aは、渥美半島南方沖では2そうびき網漁船に遭遇した経験がなかった。</p>

	<p>A船の運航管理会社は、平成21年1月に渥美半島周辺海域における2そうびき網漁船の操業情報をA船に通知していたが、航海士Aは、休暇中であったため、その情報を知らなかった。</p> <p>B船及びC船は、それぞれの船尾端から出した長さ120mの引き綱で長さ240mの漁網（袖網及び袋網）を引き、袋網部の前端に円筒形だいたい色の大型ブイを、後端に円筒形だいたい色の小型ブイを取り付けていた。</p> <p>B船及びC船は、それぞれ漁ろうに従事している船舶が表示すべき形象物を掲げていた。</p> <p>B船側の引き綱は、B船の船尾端から10m付近で切断されており、70m付近に赤い塗料が付着していた。</p> <p>B船、C船及びD船は、汽笛を装備していなかった。</p>								
分析	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">A船 あり、B船 なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A船 なし、B船 なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>渥美半島南方沖において、A船が西進中、B船がC船と組んで2そうびき網漁に従事中、A船がB船側の引き綱に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、前方の見張りを適切に行わなかったため、両船が2そうびき網漁に従事していること、及び両船の間に漁網の存在を示すブイがあることに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船の船尾方至近距離で左転したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の船尾付近に引っかかった引き綱に引っ張られて左舷側に転覆したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A船 あり、B船 なし	船体・機関等の関与	A船 なし、B船 なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>渥美半島南方沖において、A船が西進中、B船がC船と組んで2そうびき網漁に従事中、A船がB船側の引き綱に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、前方の見張りを適切に行わなかったため、両船が2そうびき網漁に従事していること、及び両船の間に漁網の存在を示すブイがあることに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船の船尾方至近距離で左転したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の船尾付近に引っかかった引き綱に引っ張られて左舷側に転覆したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A船 あり、B船 なし								
船体・機関等の関与	A船 なし、B船 なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>渥美半島南方沖において、A船が西進中、B船がC船と組んで2そうびき網漁に従事中、A船がB船側の引き綱に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、前方の見張りを適切に行わなかったため、両船が2そうびき網漁に従事していること、及び両船の間に漁網の存在を示すブイがあることに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船の船尾方至近距離で左転したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の船尾付近に引っかかった引き綱に引っ張られて左舷側に転覆したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、渥美半島南方沖において、A船が西進中、B船がC船と組んで2そうびき網漁に従事中、航海士Aが適切な見張りを行っていなかったため、漁網の存在を示すブイに気付くのが遅れ、A船とB船側の引き綱とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								