

船舶事故調査報告書

平成23年5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 石川 敏 行

委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月5日 04時00分ごろ
発生場所	鳥取県鳥取市鳥取港北西方沖 長尾鼻灯台から真方位350° 13.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 45.7′ 東経133° 58.3′）
事故調査の経過	平成23年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 信勝丸、92トン 131055、株式会社信勝丸漁業 36.15m×6.00m×2.45m、鋼 ディーゼル機関、661kW、平成元年7月29日 B 漁船 加茂川丸、87トン 127268、加茂川丸漁業株式会社 35.60×5.80m×2.40m、鋼 ディーゼル機関、661kW、昭和59年5月8日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年6月21日 免状交付年月日 平成20年6月18日 免状有効期間満了日 平成26年3月9日 B 船長B 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年7月14日 免状交付年月日 平成21年6月11日 免状有効期間満了日 平成26年8月29日 B 機関長B 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年8月20日 免状交付年月日 平成19年8月23日 免状有効期間満了日 平成25年8月17日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首の錨受けが曲損 B 船首左舷部に破口を伴う凹損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか8人が乗り組み、マスト灯、緑色全周灯、両舷灯及び船尾灯のほか作業灯3個を点灯し、鳥取港北西方沖において底びき網漁の操業を行い、揚網を終えて漁場を移動するため、平成22年12月5日03時55分ごろ、船長Aが単独で船橋当直に当たり、針路を北東にとり、約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行を始めた。</p> <p>船長Aは、正船首方1.5M付近にえい網中の僚船を視認したが、B船を含む他の僚船は遠方で操業しているものと思い、レーダーで周囲の船舶の状況を確認しなかった。</p> <p>船長Aは、漁獲量を確認するため、自動操舵に切り換え、操舵室から離れて船橋楼下の作業甲板に赴き、漁獲物の選別作業を行っている後部甲板の様子を見て、船首方向を振り返ったとき、正船首方50m付近にB船を視認し、操舵室に戻り、右転してB船との衝突を避けようとしたが、04時00分ごろ、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の損傷状況等を確認し、B船と共に操業を打ち切って帰航した。</p> <p>B船は、船長B及び機関長Bほか6人が乗り組み、緑色全周灯、マスト灯、両舷灯及び船尾灯のほか、作業灯3個及びサーチライトを点灯し、船長Bが、03時20分ごろ、えい網を開始するに当たり、右舷前方1.5M付近にA船が存在する旨を引き継いで機関長Bと船橋当直を交代して休息をとるため、操舵室後方に設置された寝台に移動した。</p> <p>機関長Bは、漁場で操業する際には、ふだんから航行中の船舶がえい網中の船舶を避けていたことから、このときもA船がB船を避けるものと思い、針路を東にとり、約1.5knの速力としてえい網を開始した。</p> <p>機関長Bは、03時50分ごろ、暖をとるため、自動操舵に切り換え、椅子に腰を掛けて後方を向き、船長Bと雑談を始めた。</p> <p>B船は、同じ針路及び速力で航行中、04時00分ごろ、A船と衝突した。</p> <p>船長B及び機関長Bは、衝突の衝撃を感じて衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、B船の船首左舷部に破口が生じていたので、A船と共に操業を打ち切って帰航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船のGPSプロッターによれば、本事故の発生場所は、北緯35°45.7′ 東経133°58.3′であった。</p> <p>A船の周囲約4～5Mには、9隻の操業漁船がいた。</p> <p>A船は、3Mと4Mレンジに設定したレーダー2台、GPSプロッター、GPSコンパス、ジャイロコンパス、漁業無線及びエアホーンを装備していた。</p> <p>なお、A船のレーダーには、自動衝突予防援助装置(ARPA)が付いていたが、操業中は、ARPAの警報音がよく鳴るので、ふだんからARPAを使用していなかった。</p> <p>B船は、3Mと6Mレンジに設定したレーダー2台(ARPAなし)、GPSプロッター、GPSコンパス、ジャイロコンパス、漁業無線及び電子ホーンを装備していた。</p>

分析	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	あり なし なし A船は、鳥取港北西方沖において、投網場所に向けて北東進中、船長Aが、僚船は遠方で操業しているものと思ひ込み、漁獲物の選別作業の様子を見ようとして操舵室を離れ、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、鳥取港北西方沖において、トロールにより漁ろうに従事して東進中、機関長Bが、航行中の船舶がえい網中のB船を避けてくれるものと思ひ込み、後方を向いて船長Bと雑談し、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、鳥取港北西方沖において、A船が北東進中、B船がトロールにより漁ろうに従事して東進中、両船が、見張りを行っていなかったため、互いに接近していること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。	