

# 船舶事故調査報告書

平成24年10月4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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年2月22日 23時00分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎南方沖 御前崎灯台から真方位171°50海里（M）付近 （概位 北緯33°46.5′ 東経138°23.0′）
事故調査の経過	平成24年4月11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。
<b>事実情報</b> 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 五十八 <sup>はまへい</sup> 浜平丸、230トン SO1-1198（漁船登録番号）、株式会社浜平漁業 43.00m（Lr）×7.90m×4.11m、鋼 ディーゼル機関、860kW、昭和63年1月24日 B 漁船 <sup>はまへい</sup> 浜平丸、135トン SO1-1218（漁船登録番号）、株式会社浜平漁業 38.60m×8.30m×3.31m、鋼 ディーゼル機関、853kW、平成15年10月28日 C 漁船 はまへい、7.3トン SO2-5170（漁船登録番号）、株式会社浜平漁業 9.98m（Lr）×3.80m×1.10m、軽合金 ディーゼル機関、502kW、平成15年11月
乗組員等に関する情報	A 漁労長A 男性 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年3月23日 免状交付年月日 平成20年8月14日 免状有効期間満了日 平成26年3月22日 B 漁労長B 男性 53歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年3月10日 免状交付年月日 平成20年8月14日 免状有効期間満了日 平成26年2月7日
死傷者等	A なし B なし

	C なし
損傷	A えい航索切断 B 右舷中央部外板凹損、サイドローラー損傷、漁網損傷 C なし
事故の経過	<p>A船は、運搬船として船長A及び漁労長Aほか5人が乗り組み、B船は、網船として船長B及び漁労長B（以下「船頭」という。）ほか21人が乗り組み、C船は、B船の付属小型作業船（レッコボート）として船長Cほか1人が乗り組み、ほか3隻の僚船と共に船団（以下「本件船団」という。）を形成し、御前埼南方約50M付近においてまき網漁に従事していた。</p> <p>A船及びB船は、A船が漁網の浮子側を、B船がその沈子側をそれぞれ右舷ブルワーク上端につなぎ、互いに右舷を対して船首尾に各1本の係船索を取って平行に約20mまで接近し、漁獲物が入っている魚獲り部を両船で挟み、その態勢を維持するためにC船がA船の左舷側から、僚船がB船の左舷側からえい航索を取り、その態勢を良好に保つように調整（以下「裏こぎ」という。）していた。</p> <p>船頭は、B船がもうすぐ漁網の巻き揚げを終えるので、漁獲物を收容する作業を始めようとしたところ、B船にA船船首が接近していることに気付き、直ちにC船にえい航索をA船の正横方向に強く引くように指示したものの、A船船首部がB船から離れるどころか更にB船に接近し、平成24年2月22日23時00分ごろA船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船頭及び漁労長Aは、本件船団の損傷状況を確認したところ、A船の船首側からのえい航索（以下「本件ロープ」という。）が切断していることに気付いた。</p> <p>本件船団は、B船がサイドローラーを損傷して操業不能となり、静岡県沼津市戸田港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 5、視程 良好</p> <p>海象：うねりの高さ 約2.0～2.5m、うねりの方向 西、潮流 西流 約1.0～1.3ノット</p>
その他の事項	<p>漁労長Aは、本件ロープの交換時期の目安を約3年と考えていたが、本事故時、本件ロープを3年以上使用していた。</p> <p>本件ロープは、8本のストランド（ロープを構成する撚り糸の束）により構成された径36mmの合成繊維製であり、長さが約38mであった。なお、総合カタログによれば、本件ロープの引張強さは191kN（約19t）であった。</p> <p>C船は、A船の船首側から伸出した本件ロープ及び同船尾側から伸出した長さ約38mのロープを長さ約200mの引き索にY字型で連結してえい航索とし、裏こぎを行った。</p> <p>船長Cは、裏こぎ中、船頭の指示に従って操船しており、本事故</p>

	時、本件ロープが切断し、A船とB船が衝突したことに気付かなかった。
<b>分析</b> 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	A あり、B あり、C なし A あり、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A船及びB船は、御前埼南方沖の漁場において、互いに右舷を対して船首尾に各1本の係船索を取って平行に接近し、その態勢でC船がA船船首からの本件ロープ及び船尾からの別のロープを引き索に連結して左舷側から、僚船がB船の左舷側からそれぞれ裏こぎして操業中、船頭が、B船に接近するA船に気付いた際、本件ロープが切断したことに気付かず、C船にA船の正横方向に強く引くように指示したことから、A船の船尾側がC船に引かれてA船の船首部がB船に接近し、両船が衝突したものと考えられる。 本件ロープは、C船が引いて張力が掛かった際、経年劣化により、切断した可能性があると考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、A船及びB船が、御前埼南方沖の漁場において、互いに右舷を対して船首尾に各1本の係船索を取って平行に接近し、その態勢でC船がA船船首からの本件ロープ及び船尾からの別のロープを引き索に連結して左舷側から、僚船がB船の左舷側からそれぞれ裏こぎして操業中、船頭が、B船に接近するA船に気付いた際、本件ロープが切断したことに気付かず、C船にA船の正横方向に強く引くように指示したため、A船の船尾側がC船に引かれてA船の船首部がB船に接近し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 ・漁具を点検する際、劣化の状況を適切に判断すること。