

船舶事故調査報告書

平成24年9月13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23年10月2日 01時58分ごろ
発生場所	福井県越前町越前岬北北西方沖 越前岬灯台から真方位337° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯36° 00.6′ 東経135° 56.6′）
事故調査の経過	平成23年11月2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 第八 ^{みどり} 緑丸、14トン FK2-1731（漁船登録番号）、個人所有 15.97m（Lr）×4.20m×1.93m、FRP ディーゼル機関、426.59kW、昭和51年9月27日 B 漁船 希 ^{きしゅう} 章丸、13トン FK2-1573（漁船登録番号）、個人所有 15.53m（Lr）×4.10m×1.65m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和48年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 35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 平成10年9月17日 免許証交付日 平成20年2月5日 （平成25年9月16日まで有効） B 船長B 男性 43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 平成3年8月19日 免許証交付日 平成22年8月19日 （平成28年8月18日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首部に破口 B 船首部を大破
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で

	<p>自動操舵により、越前岬の西方沖を通過して北北西進中、単独で船橋当直中の船長Aが、A船に予備の漁網を積み込んでいないことを思い出し、所属する漁業協同組合が定めたいつもの操業開始時刻の04時00分までには時間があるので、越前町越前漁港に引き返して予備の漁網を積み込むことにした。</p> <p>船長Aは、A船の周辺には僚船約5～6隻が同航していたので、右舷側を同航中の僚船2隻の位置を確認したのち、平成23年10月2日01時53分ごろ、越前岬灯台から340°（真方位、以下同じ。）2.7M付近において、減速して手動操舵に切り換え、右舵を取って右回頭を始めた。</p> <p>船長Aは、ほぼ反転を終えた頃、4Mレンジとしたレーダー画面を一見して越前岬の西方600m付近に向いていることを確認し、約168°の針路として自動操舵としたのち、約9.0knに増速したが、右回頭するに当たり、右舷側を同航中の僚船2隻に注意を向けていたので、船首方を見たが、B船を見なかった。</p> <p>船長Aは、付近は同航船のみであったので船首方に他船はいないものと思い、針路を保持して南南東進中、船首方至近にB船のマスト灯を視認したが、01時58分ごろ、越前岬灯台から337°2.0M付近において、A船の船首部とB船の船首部とがほぼ正面から衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、約9.5～10.0knの速力で自動操舵により航行中、単独で船橋当直中の船長Bが、操舵室中央部にある台に腰を掛けて操舵に当たり、3Mレンジとして1M後方にオフセンターしたレーダーにより、B船の右舷前方に2隻と左舷前方に2隻の船を認め、4隻がいずれも漁場に向けて同航している僚船であったので、船尾灯などを目視で確認しながら北西進した。</p> <p>船長Bは、越前岬の西方0.3～0.4M付近において、約348～350°の針路としたのち、腰を掛けていた船長Bの左横に設置されているGPSプロッターの画面を見ながら操業場所の検討を始め、前方を同航中の僚船から目を離した。</p> <p>船長Bは、しばらくしてレーダーの画面を見たところ、前方に3隻の映像しかなく、1隻はどうしたのかと思って前方を見たとき、船首方至近にA船のマスト灯及び両舷灯を視認したので、機関を後進としたが、01時58分ごろ、越前岬灯台から337°2.0M付近において、A船の船首部とB船の船首部とがほぼ正面から衝突した。</p> <p>A船及びB船は、僚船の伴走のもと、自力航行して越前漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北流約1kn</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約16年前から底びき網漁船に乗船し、2年前にA船の船長となった。</p> <p>船長Bは、約24年前からB船に乗船していた。</p> <p>A船は、‘船首部が浮上して船首方を見通すことができない死角’（以下「船首死角」という。）が生じていた。</p> <p>B船は、船首甲板下の魚倉に氷を約1t積んでおり、船首死角を生じていなかった。</p> <p>A船が所属する漁業協同組合では、底びき網漁の開始時刻を04時00分と定めており、A船及びB船の付近を同航していた僚船は、いずれも同じ漁業協同組合に所属する底びき網漁船であり、同じ漁場に向けて航行していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、越前岬北北西方沖において、定係地に引き返すために反転して南南東進中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い込み、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船が船首方至近に接近するまで気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、越前岬北北西方沖において、A船を含む4隻の後方を北北西進中、船長Bが、GPSプロッターで操業場所を検討することに注意を向け、見張りを行っていなかったことから、A船が反転して接近する状態となったことに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、越前岬北北西方沖において、A船が南南東進中、B船が北北西進中、船長Aが船首死角を補う見張りを行わず、また、船長Bが見張りを行っていなかったため、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>参考</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船首死角のある船舶は、レーダーを活用したり、針路を変えるなどしたりして船首死角を補う見張りを行うこと。 ・GPSプロッターの画面を見るときは、見張りに支障が生じないように留意し、接近する他船を見落とさないようにすること。