

船舶事故調査報告書

平成24年4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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年9月16日 10時40分ごろ
発生場所	茨城県神栖市波崎漁港内 千葉県銚子市所在の銚子港一ノ島灯台から真方位266°1,200m付近（概位 北緯35°44.8′ 東経140°50.6′）
事故調査の経過	平成23年10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。
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 第五十三 ^{いしだ} 石田丸、254トン 140603、株式会社石田丸漁業 45.10m (Lr) × 8.40m × 4.05m、鋼 ディーゼル機関、1839kW、平成19年7月 B 漁船 六号石田丸、11トン IG2-2599（漁船登録番号）、株式会社石田丸漁業 12.95m (Lr) × 4.15m × 1.85m、軽合金 ディーゼル機関、502kW、平成18年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年9月8日 免状交付年月日 平成23年2月1日 免状有効期間満了日 平成28年4月23日 B 船長B 男性 52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63年7月26日 免許証交付日 平成20年3月5日 （平成25年7月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウ擦過傷 B 右舷中央部外板破口
事故の経過	A 船は、船長Aほか9人が乗り組み、波崎漁港の通称西岸壁（以下「西岸壁」という。）に右舷着けして保冷用の氷を積載した後、通称正面岸壁（以下「正面岸壁」という。）に右舷着けで係留するため、西岸壁を離岸して東進した。 A 船は、正面岸壁に近づき、通称東岸壁（以下「東岸壁」という。）に係留中のB船の西方約50m付近で左舷錨を投下した後、船長Aが、停船しようとして可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルを操作したところ、間

	<p>違って前進側に回し、その後、それに気付いて後進側に操作したが間に合わず、A船が、前進して平成23年9月16日10時40分ごろA船のバルバスバウと東岸壁に係留中の船舶に接舷していたB船の右舷中央部が衝突した。</p> <p>A船は、バルバスバウに擦過傷を生じ、B船は、右舷中央部外板に破口を生じ、機関室が浸水した。</p> <p style="text-align: center;">事故発生場所概略図</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約6m/s、視界 良好 海象：海面 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、着岸する際、通常、後方を確認した後、操縦盤に設置された可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルを見て右手で操作していたが、本事故当時には、後方を確認した後、同ダイヤルを見ずに左手で操作していた。</p> <p>船長Aは、A船に船長として約4年間乗船していた。</p> <p>A船は、本事故当時、操船機器等に不具合又は故障はなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td>A船は、波崎漁港において着岸作業中、船長Aが、停船しようとした際、可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルを前進側に回したことから、東岸壁に係留していた他船に接舷中のB船と衝突したものと考えられる。</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	A船は、波崎漁港において着岸作業中、船長Aが、停船しようとした際、可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルを前進側に回したことから、東岸壁に係留していた他船に接舷中のB船と衝突したものと考えられる。
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	A船は、波崎漁港において着岸作業中、船長Aが、停船しようとした際、可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルを前進側に回したことから、東岸壁に係留していた他船に接舷中のB船と衝突したものと考えられる。								
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、波崎漁港において着岸作業中、船長Aが、停船しようとした際、可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルを前進側に回したため、東岸壁に係留していた他船に接舷中のB船と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"> ・可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤルの操作を行う際には、同ダイヤルを確認しながら操作すること。 								