

船舶事故調査報告書

平成24年12月20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4月6日 15時00分ごろ
発生場所	石川県志賀町 ^{とぎ} 富来漁港南西方沖 志賀町所在の能登富来港 ^{かざなし} 風無第3防波堤灯台から真方位225° 11.6海里（M）付近 （概位 北緯37°00.0′ 東経136°31.1′）
事故調査の経過	平成24年7月30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 ^{むつ} 睦丸、10トン IK2-5562（漁船登録番号）、個人所有 14.92m（Lr）×3.87m×1.22m、FRP ディーゼル機関、552kW、平成11年11月6日 B 漁船 ^{だいき} 第二十八大起丸、6.6トン IK2-4177（漁船登録番号）、個人所有 13.36m（Lr）×2.98m×1.23m、FRP ディーゼル機関、540kW、昭和59年9月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53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53年2月24日 免許証交付日 平成19年10月9日 （平成25年3月18日まで有効） B 船長B 男性 39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7年1月31日 免許証交付日 平成21年10月26日 （平成27年1月30日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 球状船首部に凹損 B 左舷後部に破口
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、富来漁港南西方沖の漁場にお

いてB船及び他の僚船と共に底びき網漁を行い、5回目の揚網を終えて船首を北北西方に向けて漂泊し、乗組員2人が船首甲板で漁獲物の整理作業を始め、船長Aが、船首甲板で漁獲物の状況などを確認したのち、操舵室左舷側の出入口から操舵室に戻り、B船及び他の僚船と無線で漁模様などについて交信を始めた。

船長Aは、揚網を終えた頃に左舷後方で投網中のB船を視認したものの、操舵室に戻る際に周囲を確認したときにはB船が視認できなかったため、B船がA船から離れた所でえい網しているものと思い、平成24年4月6日14時58分ごろ、次の投網場所に移動するため、手動操舵に就き、機関を微速力前進として約6～7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で右転を始めた。

船長Aは、B船の位置を確認しようと思い、操舵室右舷側の下部に設置されたレーダーでB船の映像を探したが、日差しによって3Mレンジとしたレーダー画面が見えづらくなっていたので、A船が東南東方に向いたところで自動操舵に切り替え、顔をレーダー画面に近づけてB船の映像を探していたとき、B船から無線で衝突の危険がある旨の知らせを受けた。

船長Aは、顔を上げて前方を見たところ、船首方にB船を視認したので、機関を後進としたが、15時00分ごろ、能登富来港風無第3防波堤灯台から225°(真方位、以下同じ。)11.6M付近において、A船の船首部とB船の左舷後部とが衝突した。

B船は、船長Bほか2人が乗り組み、富来漁港南西方沖の漁場でA船及び他の僚船と共に底びき網漁を行い、船長Bが、単独で操船に当たり、左回りに航行しながら5回目の投網を行い、14時55分ごろ、約020°の針路及び約2.0knの速力とし、自動操舵によりえい網を始めた。

船長Bは、操舵室の左舷側で立ち、左舷前方で揚網を終えて船尾をB船の方に向けて漂泊中のA船を視認しながら、A船及び他の僚船と無線で漁模様などについて交信していたところ、A船の船尾方を通過する頃、A船が発進して右転を始めたのを認めた。

船長Bは、船長Aが船長Bと無線で交信していたので、B船を確認しながら操船しているものと思い、右転を続けるA船の動きを注意深く見守っていたところ、A船がB船に向けて航行するようになり、左舷前方約50mに接近したときに衝突の危険を感じ、無線でA船に対して衝突の危険がある旨を知らせ、機関を全速力前進としたが、15時00分ごろB船とA船とが衝突した。

B船は、左舷後部に生じた破口から機関室に浸水したものの、僚船の協力を得て排水を行いながら自力航行し、富来漁港に帰港した。

A船及び他の僚船は、B船の漁網を揚収したのち、富来漁港に帰港した。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5～2.0m、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、右舷前部から揚網し、乗組員2人が船首甲板で漁獲物の整理を行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、波が高く、レーダー画面の中心付近に海面反射による映像が表示されていたので、海面反射抑制調整を行っていたことから、画面の中心から半径約0.2M内に映像が表示されていなかった。</p> <p>B船は、黒色鼓形形象物を掲げ、長さ約1,100mの引き綱を使用してえい網していた。</p> <p>船長Bは、B船の船首甲板で乗組員2人が漁獲物の整理作業を行っていたので、A船がB船の左舷船首部に衝突しないように機関を全速力前進とした。</p> <p>A船及びB船は、操舵室の天井に無線機を取り付けていた。</p> <p>A船及びB船は、乗組員全員が救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、富来漁港南西方沖において漂泊中、船長Aが、B船がA船から離れた所でえい網しているものと思い込み、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷側でえい網中のB船に気付かずに発進して右転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、富来漁港南西方沖においてえい網しながら北北東進中、船長Bが、発進して右転を始めたA船の動向に注意を向けていたところ、A船がB船に向けて接近するようになったので、無線でA船に対して衝突の危険を知らせ、機関を全速力前進として衝突を避けようとしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、富来漁港南西方沖において、A船が漂泊中、B船がえい網しながら北北東進中、船長Aが見張りを適切に行っていなかったため、右舷側でえい網中のB船に気付かずに発進して右転し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・発進する前に周囲の状況を確認すること。