船舶事故調査報告書

平成２５年１０月１７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（漁具）
発生日時	平成２４年１１月２９日　０１時４５分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼東方沖 犬吠埼灯台から真方位０７８°１２．７海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３５°４５．１′　東経１４１°０７．４′）
事故調査の経過	平成２４年１２月３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　第六伊東丸、１９．６９トン ＣＢ２－０６３１４（漁船登録番号）、伊東丸漁業株式会社 １４．９８ｍ（Lr）×３．９７ｍ×１．３４ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、６１０kW（動力漁船登録票による）、昭和５１年１０月３日 Ｂ　漁船　第十八龍生丸、１９トン ＫＯ２－６２０６（漁船登録番号）、合同会社橋本水産 １６．２６ｍ（Lr）×４．０７ｍ×２．０９ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、漁船法馬力数１９０、平成４年９月１８日
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　男性　４８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２年１１月１４日 免許証交付日　平成２２年１０月２６日 （平成２７年１１月１３日まで有効） Ｂ　船長Ｂ　男性　６２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８年２月１日 免許証交付日　平成２３年１１月１５日 （平成２８年１１月１４日まで有効） 甲板員Ｂ（インドネシア共和国籍）　男性　年齢不詳 海技免状　なし
死傷者等	Ａ　なし Ｂ　なし
損傷	Ａ　船尾ブルワークに割損、船尾甲板漁網ガイドパイプに曲損、右舷

	船尾係船ビットに削損、船尾マストに曲損 Ｂ　左舷船首外板に擦過傷及び割損
事故の経過	Ａ船は、船長ほか１人が乗り組み、犬吠埼東方沖において、他の７隻の船と船団を組み、まき網漁業の操業中であった。 Ａ船は、直径約３６㎜及び長さ約３００ｍのロープ（以下「本件ロープ」という。）を揚網中の２隻の網船のうちの１隻（以下「Ｃ船」という。）につなぎ、機関回転数を毎分約７００とし、Ｃ船を引く作業（以下「裏こぎ」という。）により、揚網の補助を行っていた。 船団の中の１隻（以下「Ｄ船」という。）は、Ａ船から約１，０００ｍ離れて待機していたところ、Ｄ船の船長が、至近を通過してＡ船及びＣ船の方向へ航行するＢ船を認めたため、無線で僚船に連絡し、探照灯でＢ船を照射するとともに、汽笛及びサイレンを鳴らしたが、Ｂ船が進路を変えなかったので、Ｃ船も汽笛を鳴らした。 船長Ａは、Ｄ船からの無線連絡を受け、接近するＢ船を認め、初めは仲間の船が様子を見に来たのかと思い、裏こぎを知っているので、近くに来れば、停止するものと思っていたが、Ｂ船が減速せずに接近し続けたため、サイレンを鳴らしたものの、平成２４年１１月２９日０１時４５分ごろ、犬吠埼灯台東北東沖１２．７Ｍ付近において、Ａ船の船尾から約１３５ｍの所の本件ロープとＢ船の船首部とが衝突した。 Ｂ船は、衝突後、本件ロープに沿って前進を続け、本件ロープが緊張してＡ船の船尾が引かれ、Ａ船の船尾部とＢ船の船首部とが衝突した。 Ｂ船は、Ａ船に衝突した後も前進を続けてＡ船の船尾に複数回当たり、船長Ａがこの状況では穴が開くと思って左舵を取ったので、Ａ船の右舷側を通過した。 Ｂ船は、船長Ｂ（日本国籍）及び甲板員Ｂほか５人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、約８ノットの速力で自動操舵により、犬吠埼東方沖を西進していた。 甲板員Ｂは、単独で船橋当直に当たっており、船長Ｂが、自動操舵装置と舵機の同期に不具合があり、操舵室下方の舵機の近くで応急操舵装置により、舵角の修正操作を行っていた。 船長Ｂは、甲板員Ｂから近くに船がいるとの報告があったので、甲板に出たところ、０１時４５分ごろ、本船の右舷至近にＡ船を認め、衝突したのかと思ったが、衝突音を聞かず、また、衝突の衝撃を全く感じず、甲板員Ｂも衝突していないと言ったので、航行を続け、銚子市銚子漁港に入港した。 Ｄ船はＢ船に接近して船名を確認し、Ｃ船に乗っていた漁労長が海上保安庁に通報して次の操業をやめ、Ａ船は、自力で航行して僚船と共に銚子漁港へ帰港した。

気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南西、風力　６、視界　良好 海象：波向　南西、波高　約２ｍ
その他の事項	Ａ船及びＣ船は、本事故当時、探照灯で本件ロープを照射し、Ｃ船は作業灯を多数点灯しており、周囲から操業中であることが視認できるようにしていた。 船長Ａは、衝突時の衝撃や衝突音が激しかったので、Ｂ船が衝突したことに気付いているものと思っていた。 Ｂ船は、ＧＰＳ及びレーダーを装備していたが、本事故当時、船長Ｂが、レーダーの接近警報機能を使用していなかった。 船長Ｂは、衝突時には舵機付近におり、汽笛及びサイレンが聞こえず、探照灯も見えなかったので、衝突したことに気付かなかった。 船長Ｂは、入港後に海上保安庁の職員に指摘されて船首部の擦過傷に気付き、衝突したことを知った。 甲板員Ｂは、日本語が話せないので、船長Ｂとの意思の疎通を十分に行うことができず、また、小型船舶操縦者士の免許を受有しておらず、甲板部航海当直部員の証印も受けていなかった。 甲板員Ｂは、ふだん、船橋当直中に船を発見したときには、それが遠方であっても、すぐに船長Ｂに報告をしていたが、本事故当時は、衝突後、近くに船がいるとの報告をしたことから、船長Ｂは、甲板員Ｂが居眠りをしていたものと思った。 Ｂ船は、機関長を乗せていなかった。
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	 Ａ　なし、Ｂ　あり Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ船は、犬吠埼東方沖でＣ船を引いて揚網の補助作業中、Ｄ船の船長が、Ａ船及びＣ船の方向へ航行するＢ船を認め、Ａ船、Ｃ船及びＤ船が、探照灯、汽笛及びサイレンを用いてＢ船に注意喚起を行ったものの、本件ロープとＢ船が衝突し、その後、Ａ船の船尾とも衝突したものと考えられる。 Ｂ船は、犬吠埼東方沖を西進中、単独で当直中の甲板員Ｂが、居眠りに陥っていたことから、本件ロープと衝突した可能性があると考えられる。 Ｂ船の船舶所有者は、機関長を乗り組ませる必要があった。
原因	本事故は、夜間、犬吠埼東方沖において、Ａ船がＣ船を引いて揚網の補助作業中、Ｂ船が西進中、単独で船橋当直中の甲板員Ｂが居眠りに陥っていたため、Ｂ船と本件ロープが衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。
参考	本事故後、船長Ｂは、次の改善措置を採った。 ・陸岸の近くを航行するときは、複数人で航海当直を行う。