

船舶事故調査報告書

平成25年10月24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25年2月21日 06時20分ごろ
発生場所	茨城県大洗町沖 大洗町所在の大洗港沖防波堤南灯台から真方位133° 5.4海里（M）付近 （概位 北緯36° 13.8′ 東経140° 40.1′）
事故調査の経過	平成25年2月22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 ^{こうしゅん} 光春丸、4.9トン IG3-6126、個人所有 11.90m (Lr) × 3.27m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成2年5月2日 B 漁船 ^{こうりょう} 弘漁丸、1.5トン IG3-5803、個人所有 7.27m (Lr) × 2.02m × 0.38m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和60年2月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 44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4月17日 免許証交付日 平成23年1月27日 （平成28年4月16日まで有効） B 船長B 男性 71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50年3月22日 免許証交付日 平成22年1月25日 （平成27年3月13日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 右舷船側外板に亀裂、操船スタンド上部圧壊及び主機関、電子機器等の濡損によって全損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、大洗町沖でサヨリの2そうびき網漁に適した水温を探索しながら、速力約16ノット(kn)で南東進した。</p> <p>船長Aは、共に漁を行う船尾方の僚船との距離が気になり、操舵室の天井開口部から顔を出し、後ろを振り向きながら、操船に当たっていたところ、自船が何かを押したような感じを受けたので、操舵室のクラッチレバーを中立にして後進に入れた。</p> <p>A船は、平成25年2月21日06時20分ごろ、船首が、B船の右舷船側に衝突し、B船が左舷側へ転覆した。</p> <p>船長Aは、後進している際、船首方に転覆しているB船及びそのそばで浮いている船長Bを発見してB船と衝突したことに気付き、停船させ、つかまるものが必要と思い、船首からフロートの束(防舷材)を船長Bに向けて投げた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大洗町沖5M付近の漁場でフグの底はえ縄漁のため、速力約2knで南進した。</p> <p>船長Bは、操船スタンド後方の右舷寄りに位置し、時々、船首方及び左右両舷方の確認を行い、枝縄の釣針に餌を付けながら、右舷側から投縄しており、全長約6,000mある幹縄の約2,250mを投縄し終えた頃、右舷船尾方からのエンジン音を聞き、振り向いたところ、A船の船首が至近に迫っていた。</p> <p>船長Bは、気付くと海に浮いており、船長Aが投げたフロートの束につかまり、しばらく漂流していたところ、A船の僚船に救助され、大洗港から救急車で病院に搬送され、病院で頸椎捻挫、頭部打撲等と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p> <p>日出時刻：06時18分(大洗港)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操舵室の天井開口から顔を出して見張りができるようになっており、その周囲に設けられた透明な合成樹脂製風防が劣化して白くくすんでいた。</p> <p>船長Aは、レーダーを作動させていたが、監視をしていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故発生時、日出時刻ごろであり、左舷前方が太陽光の海面反射でまぶしかったが、サングラスは使用していなかった。</p> <p>船長Aは、A船の船長として平成16年から乗船していた。</p> <p>船長Bは、操業を開始する前、自船のそばを通過して行く20隻ほどの2そうびき網漁船団を見たので、レーダーを1Mレンジにして確認したところ、他船はおらず、操業中に付近を航行する船舶はいないと思っていた。</p> <p>船長Bは、操業中レーダーを作動させていたが、監視をしていなかった。</p>

	<p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、2月からフグの底はえ縄漁を始め、3回目の出漁であった。</p> <p>船長Bは、昭和60年にB船を新造して以後、船長として約28年間乗船していた。</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、大洗町沖を南東進中、船長Aが、共に漁を行う後方の僚船との距離が気になり、後ろを振り向きながら操船を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、左舷船首方のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大洗町沖を南進中、船長Bが、2そうびき網漁船団の通過後、1Mレンジとしたレーダーで船舶がないことを確認し、操業中に付近を航行する船舶はいないと思い、漁労作業に注意を向け、船尾方の見張りを行っていなかったことから、右舷船尾方から接近して来ているA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、両船の損傷状況及び速力から、A船の左舷船首方を航行していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大洗町沖において、A船が南東進中、B船が南進中、船長Aが、共に漁を行う後方の僚船との距離が気になり、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、操業中に付近を航行する船舶はいないと思い、漁労作業に注意を向け、船尾方の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"> ・航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・太陽光の海面反射でまぶしく、見張りが困難な場合は、サングラス等を使用すること。