

# 船舶事故調査報告書

平成25年1月10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12月28日 05時00分ごろ  |
| 発生場所  | 島根県出雲市日御碕 <sup>ひのみさき</sup> 北西方沖<br>出雲市所在の出雲日御碕灯台から真方位304° 29.3海里<br>(M) 付近<br>(概位 北緯35° 42.4' 東経132° 07.9')   |
| 事故調査の経過   | 平成24年3月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 第二日光丸 <sup>にっこう</sup> 、85トン<br>127364、株式会社若本水産<br>35.75m×5.80m×2.40m、鋼<br>ディーゼル機関、507kW、昭和61年6月7日<br>B 漁船 第二大洋丸 <sup>たいよう</sup> 、80トン<br>130967、個人所有<br>27.00m (Lr) ×5.90m×2.39m、鋼<br>ディーゼル機関、661kW、昭和63年6月14日 |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長A 男性 48歳<br>五級海技士（航海）<br>免許年月日 平成9年8月27日<br>免状交付年月日 平成21年6月25日<br>免状有効期間満了日 平成26年8月19日<br>B 船長B 男性 55歳<br>五級海技士（航海）<br>免許年月日 平成8年8月21日<br>免状交付年月日 平成21年6月25日<br>免状有効期間満了日 平成27年4月15日                            |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | A 左舷船尾部に凹損<br>B 船首部に凹損  |
| 事故の経過   | A船は、船長Aほか8人が乗り組み、日御碕北西方約29M沖の漁場において、カニの漁獲を目的とした底びき網漁を操業中、船長A  |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>が、単独で航海当直に就き、平成23年12月28日04時51分ごろ、約1.5ノット(kn)の対地速力で手動操舵により、南西進してえい網を開始した。</p> <p>船長Aは、A船がえい網を開始した頃、B船が左舷船首方で揚網を行っているところを視認したが、えい網中には、同業船はこれまではA船を避けてくれていたことと後方でえい網中の同業船しか他船を認めなかったことから、周囲の見張りを行わずにえい網を続けた。</p> <p>B船は、船長Bほか7人が乗り組み、日御碕北西方約25M沖の漁場において、カニの漁獲を目的とした底びき網漁を操業していたが、北西方に漁場を移動することとした。</p> <p>船長Bは、単独で航海当直に就き、漁場から離れるために約6knの対地速力で手動操舵により西進した後、自動操舵のダイヤルを北西方にセットしたが、船首が北西に向く前、船尾甲板上で作業中の甲板員に声を掛けるなどのために船橋を出た。</p> <p>船長Bは、周囲にはB船を含めて同じ漁業協同組合に所属する3隻の同業船がいることを知っていたが、これまでは他の2隻はB船の左舷方で操業していることが多かったため、左舷後方で操業していた同業船をA船と思い、B船の右舷方には船はいないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、見張りを行わずに北西進中、船橋内に戻ったところ、船首至近にA船がいることに気付き、機関を全速力後進としたが、両船は、05時00分ごろ出雲日御碕灯台から真方位304°29.3M付近で衝突した。</p> <p>A船及びB船は、本事故後、自力で境港に帰港した。</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>   |
| <p>その他の事項</p>   | <p>A船及びB船は、緑色全周灯及び白色全周灯をこの順で上下に掲げ、航海灯及び船尾灯を表示していた。また、両船共にレーダー及びGPSプロッターを使用しており、汽笛を装備していたものの、吹鳴しなかった。</p> <p>A船は、全長約1,800mのワイヤで底びき網をえい網中であり、避航動作を行うことは困難な状況であった。</p>  |
| <p><b>分析</b></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、日御碕北西方沖をえい網しながら南西進中、船長Aが見張りを行っていなかったことから、左舷方から接近するB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日御碕北西方沖を北西進中、船長Bが、B船の右舷方には船はいないものと思い込み、船橋を離れていたことから、A船と衝突</p>  |

|           |   |
|-----------|---|
|           | したものと考えられる。   |
| <b>原因</b> | 本事故は、夜間、日御碕北西方沖において、A船がえい網しながら南西進中、B船が北西進中、船長Aが見張りを行っておらず、また、船長Bが船橋を離れていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。   |
| <b>参考</b> | <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"> <li>・航行中は、目視やレーダーを活用した厳重な見張りを行うこと。</li> <li>・漁ろう中であっても、厳重な見張りを行い、接近する船舶があれば、早めに汽笛を使用して注意喚起信号又は警告信号を行うこと。また、無線で注意喚起すること。</li> </ul> |