

船舶事故調査報告書

平成25年3月21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2月20日 14時30分ごろ
発生場所	山形県鶴岡市鼠ヶ関港西方沖 鶴岡市所在の鼠ヶ関灯台から真方位259° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯38° 33.1′ 東経139° 29.9′）
事故調査の経過	平成24年2月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 栄幸丸、6.6トン NG2-2123（漁船登録番号）、個人所有 12.27m（Lr）×2.95m×1.27m、FRP ディーゼル機関、285kW（動力漁船登録票による）、昭和58年8月26日 B 漁船 進栄丸、0.4トン YM3-5015（漁船登録番号）、個人所有 6.60m（Lr）×1.48m×0.50m、FRP ガソリン機関、30kW、平成17年7月11日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72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49年12月25日 免許証交付日 平成21年6月9日 （平成27年3月13日まで有効） B 船長B 男性 84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4月3日 免許証交付日 平成20年8月5日 （平成26年7月29日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部喫水線下部外板に擦過傷 B 船外機損傷
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、底引き網漁を終え、同網に入った木の根などを捨てるため、鼠ヶ関港西方の水深の浅い水域へ向

	<p>け、5～6ノットの対地速力で手動操舵により北東進した。</p> <p>船長Aは、操舵室で目視及び1Mレンジに設定したレーダーによる見張りを、甲板員Aは、後部甲板の左舷側で中腰の姿勢で底引き網から漁獲物を取り出す作業をそれぞれ行っていた。</p> <p>船長Aは、衝突の約5分前、手動操舵から自動操舵に切り換え、操舵室を離れて後部甲板の右舷側に立ち、甲板員Aと共に底引き網から漁獲物を取り出す作業を始めた。</p> <p>船長Aは、漁獲物を取り出す作業に注意を向けて航行を続けていたところ、平成24年2月20日14時30分ごろ、鼠ヶ関港西方沖において、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、いか釣り漁のために鼠ヶ関港を出港した。</p> <p>B船はA船と衝突し、船長Bはその衝撃で海中に投げ出された。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、船長Bにロープを投げ、船長Bが自分でロープをつかんだものの、そのまま動かなくなり、甲板員Aと共にロープを手繰り寄せて船長Bの体に回して結び、後部甲板に設置されたドラムを使ってA船に引き揚げた。</p> <p>船長Bは、A船が新潟県村上市寝屋漁港に帰港し、救急車で病院へ搬送後、死亡が確認され、溺死であった。</p> <p>B船は、来援したA船の僚船により寝屋漁港へえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南～南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波向 西、波高 約1m、海面水温 約10℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、底引き網に入った木の根などを漁場で投棄すれば、今後、網を引く際に入ってしまうことがあるので、水深の浅い海域で投棄していた。</p> <p>A船のレーダーには、接近警報機能が付いていなかった。</p> <p>A船には、操舵室と後部甲板の右舷側の2か所にクラッチ及びガバナのレバーが設置されていた。</p> <p>B船は、本事故当時、錨を入れていなかった。</p> <p>B船は、レーダーがなかった。</p> <p>B船は、本事故当時、生けすにイカが5杯入っていた。</p> <p>船長Bは、ふだんから1人で操業していた。</p> <p>船長Bは、ジャージの上着及びもも引きの上に胴長を着用し、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Aの口述によれば、船長Bは、A船に引き揚げた時には脈がなかった。</p> <p>船長Bは、高血圧症の持病があり、降圧剤を服用していた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B 不明</p>

<p>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 なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、鼠ヶ関港西方沖を北東進中、船長Aが、底引き網から漁獲物を取り出す作業に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、溺死したため、B船の運航状況及び船長Bの行動については明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bは、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、鼠ヶ関港西方沖において、北東進中のA船とB船と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"> ・見張りは、常時適切に行うこと。