

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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6月7日 15時00分ごろ
発生場所	石川県輪島市猿山岬北西方沖 猿山岬灯台から真方位306°26.4海里（M）付近 （概位 北緯37°34.9′ 東経136°16.6′）
事故調査の経過	平成24年6月25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 第二十六 ^{きよえい} 清栄丸、10.0トン HK2-22341（漁船登録番号）、個人所有 14.25m（Lr）×3.71m×1.03m、FRP ディーゼル機関、426.59kW、昭和60年4月 B 漁船 第三 ^{ほくしん} 北進丸、9.7トン AM2-6341（漁船登録番号）、個人所有 14.95m（Lr）×3.70m×1.42m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、平成5年6月9日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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55年8月12日 免許証交付日 平成22年2月26日 （平成27年2月25日まで有効） B 船長B 男性 52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60年8月30日 免許証交付日 平成21年9月14日 （平成27年8月29日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（甲板員B）
損傷	A 船首に擦過傷 B 船尾に亀裂
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、輪島市鹿磯 ^{かいそ} 漁港から300°（真方位、以下同じ。）23M付近の漁場で魚群探索を行ったが、イカの魚影を探知することができなかつたので、平成24年6月

	<p>7日14時20分ごろ、針路を約343°とし、約9.2ノットの対地速力で自動操舵により別の漁場に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室の右舷側にある椅子に腰を掛けて操船に当たり、別の漁場に向かう針路とした際、操舵室の左舷側にあるレーダーを6Mレンジとして周囲の状況を確認したところ、前方に5隻の船舶を探知したものの、距離が遠かったので視認することができなかった。</p> <p>船長Aは、14時50分ごろ、レーダーで船首輝線の少し左側1.5M付近にB船を探知し、エコトレイル機能により停止していることを認め、B船を左舷に見て通過することができると思い、また、いつもより漁船が少なく、B船の他には接近する虞がある船舶もいなかったことから、その後は操舵室の左舷側にあるソナー及び右舷側にある魚群探知機の画面を見てイカの魚影を探しながら北西進した。</p> <p>船長Aは、ソナー及び魚群探知機の画面を注意深く見ていたところ、15時00分ごろ、突然、衝撃を感じ、船首付近にB船のマストを見てA船の船首部とB船の船尾部とが衝突したことを知り、機関を後進にかけてB船から離れた。</p> <p>B船は、船長Bと甲板員Bが乗り組み、14時00分ごろ猿山岬灯台から306°26.4M付近の漁場に到着して魚群探索を行ったのち、17時00分からの操業に備え、パラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）を入れ、船首を北西方に向けて漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷後方のベッドで右舷側を向いて座り、操業日誌にパラアンカーの投入位置などを記載していたとき、突然、衝撃を感じ、操舵室の扉を開けて後方を見たところ、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突したことを知った。</p> <p>船員室で休憩していた甲板員Bは、衝突時の衝撃で左腕を打撲した。</p> <p>船長Bは、B船の船尾部に生じた亀裂から浸水していたので、急いでパラアンカーを揚収して自力航行しようとしたものの、船尾部が沈下して沈没する虞があったので、甲板員Bと共にA船に移乗して鹿磯漁港に帰港した。</p> <p>B船は、A船の僚船によってえい航中、船尾部から沈み始め、船首部だけを海面上に出した状態で転覆した。</p> <p>B船は、翌8日、クレーン船によって引き揚げられ、鹿磯漁港に運搬された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>鹿磯漁港を拠点とするいか釣り漁船は、同漁港を昼ごろに出港して約3時間で石川県沖の漁場に到着し、魚群探索を行ったのち、操業予定場所でパラアンカーを入れて休憩を取り、17時00分ごろ～翌朝</p>

	<p>04時ごろまで操業を行い、鹿磯漁港に帰港して水揚げを行っていた。</p> <p>いか釣り漁船は、互いに約1～2Mの間隔をとってパラアンカーを入れて漂泊しているため、船長Aは、パラアンカーを入れて漂泊中の他船の付近を通過する際には、航走波等の影響を与えないように漂泊船から0.5M以上隔てて航行することになっていた。</p> <p>A船は、航行中に船首方のB船を視認することができないほどの死角は生じていなかったが、船長Aは、主にレーダーにより見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、パラアンカーを入れて漂泊中、1.5Mレンジとしてレーダーを作動させていた。</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、猿山岬北西方沖を北西進中、船長Aがレーダーで左舷船首側にB船を探知し、エコートレイル機能により停止していることを認め、B船を左舷に見て通過することができると思いき、ソナー及び魚群探知機の画面を見ながら魚群を探索することに意識を集中して航行していたことから、B船に向けて航行することとなり、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、猿山岬北西方沖でパラアンカーを入れて漂泊中、船長Bが操業日誌にパラアンカーの投入位置などを記載していたことから、後方から接近したA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、猿山岬北西方沖において、A船が北西進中、B船が漂泊中、船長Aがレーダーで左舷船首側にB船を探知し、エコートレイル機能により停止していることを認め、B船を左舷に見て通過することができると思いき、魚群を探索することに意識を集中して航行しており、また、船長Bが操業日誌にパラアンカーの投入位置などを記載していたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・魚群探索中であっても、目視又はレーダーにより周囲の見張りを適切に行い、レーダーで他船を探知した場合は、動静を確認するとともに、安全な距離を保って通過できるようにすること。