

# 船舶事故調査報告書

平成25年7月25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5月11日 05時20分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市南方沖 勝浦市所在の鵜原港 <sup>うぼら</sup> A号防波堤灯台から真方位181°6.2海里 (M) 付近 (概位 北緯35°01.8′ 東経140°16.6′)
事故調査の経過	平成24年5月11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 二十三号 <sup>かいとく</sup> 海徳丸、111トン 132652、有限会社海徳水産 28.70m (Lr) × 5.48m × 2.40m、FRP ディーゼル機関、735kW、平成3年2月 B 漁船 <sup>まさえい</sup> 政栄丸、4.98トン 232-7804千葉、個人所有 10.27m (Lr) × 2.75m × 0.74m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和56年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年12月24日 免状交付年月日 平成20年12月24日 免状有効期間満了日 平成26年12月20日 B 船長B 男性 68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7日 免許証交付日 平成22年3月9日 (平成27年4月10日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 球状船首前端左舷側に擦過傷 B 右舷船尾部外板を圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか18人が乗り組み、かつお一本釣り漁を終え、

	<p>勝浦市勝浦漁港へ漁獲物を水揚げするために勝浦市南方沖を速力約13ノット(kn)で北北東進した。</p> <p>船長Aは、船橋で操船に、漁労長及び甲板員が見張りにそれぞれ当たっていた。</p> <p>A船は、平成24年5月11日05時10分ごろ、2隻の小型曳縄漁船を変針して避けた後、船長Aが、A船の船首方約1M先をA船の右舷側から左舷側に向かって航行している操業中のB船を視認した。</p> <p>船長Aは、汽笛を数回吹鳴した後、B船がA船の船首方を通過するのを視認したので、視認時の針路で航行すれば、B船の船尾後方を通過できるものと思い、B船の動静を確認せずに航行していたところ、05時20分ごろ、A船の船首方にB船の釣り竿が見え、クラッチを中立としたが、B船の船尾部と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、勝浦市南方沖でかつお曳縄漁のために速力約3knとし、仕掛けが絡まないような舵角に調整して左旋回しながら操業していた。</p> <p>船長Bは、船尾暴露甲板で曳縄を手繰り寄せており、カツオの食いが、少し落ちてきたので操業場所を移動しようとして操縦室に向かい、右舷側の窓付近に装備されている主機の遠隔操縦レバーを握ったところ、右舷側の窓越しにB船に向けて接近して来るA船を視認し、避けるために主機の遠隔操縦レバーを前方一杯まで倒して全速力前進とした。</p> <p>B船は、急加速しながら前進したが、A船の船首部と船尾部右舷側とが衝突し、船長Bが、その弾みで左舷ブルワーク付近まで飛ばされ、前額部を負傷した。</p> <p>船長Bは、05時20分ごろ無線で僚船に、05時40分ごろ携帯電話で自宅にそれぞれ事故の連絡を行った後、B船は、自力で千葉県鴨川市浜荻漁港に帰港し、A船は、勝浦漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、帰港後、救急車によって病院に搬送され、右前額部裂創と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーを装備しており、漁労長及び甲板員が、目視とレーダーでB船の監視をしていたが、B船がA船の船首方を通過したので、その後、B船の監視をしていなかった。</p> <p>船長Aは、約30年間、本事故発生海域を航行しており、A船の船長としては、平成4年2月から平成13年12月まで、及び平成23年6月から本事故発生当日まで乗船していた。</p> <p>B船は、舵輪を有しておらず、操舵は、延長コード付きコントローラー式遠隔操縦装置で行っており、本事故発生前、南下してきたタンカー2隻を避けていた。</p>

	<p>船長Bは、約53年間漁師をし、昭和56年にB船を新造して以後、船長として約30年間乗船していた。</p> <p>船長Bは、かつお曳縄漁を4月の終わりごろから開始していた。</p> <p>B船は、船首部が高いので、操縦室から前方の見通しが悪く、船長Bは、B船を移動させる際、操縦室の天蓋に設けられた開口から顔を出して操船していた。</p> <p>船長Bは、本事故発生時、遠隔操縦レバーの操作中であったので、操縦室の天蓋に設けられた開口から顔を出していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生前、船尾暴露甲板で漁をしている際、汽笛の音を聞いておらず、操縦室の右舷側の窓越しに視認するまでA船に気が付かなかった。</p> <p>船長Bは、操縦室に向かう際、舵を取ったかどうか覚えていなかった。</p> <p>かつお曳縄漁は、両舷側に横へ張り出した竿（アウトリガー）を各1本、立てた竿を各1本、船尾に立てた竿を1本の計5本の竿を配置し、そこに疑似餌を付けた糸を結び、見つけたカツオを左旋回しながら釣るトロリング漁である。</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、勝浦市南方沖を北北東進中、船長Aが、A船の船首方を右舷側から左舷側に向かって通過するB船を視認した後、視認時の針路で航行すれば、B船の船尾後方を通過できるものと思い、B船の動静を確認せずに航行を続けたことから、左旋回していたB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、勝浦市南方沖で左旋回しながら操業中、船長Bが、船尾暴露甲板で曳縄を手繰り寄せており、見張りを適切に行っていなかったことから、A船が右舷に接近して気づき、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、勝浦市南方沖において、A船が北北東進中、B船が左旋回しながら操業中、船長Aが、A船の船首方を右舷側から左舷側に向かって通過するB船を視認した後、B船の動静を確認せずに航行を続け、また、船長Bが見張りを適切に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><b>参考</b></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"> <li>・航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>