

船舶事故調査報告書

平成26年11月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年10月7日 10時10分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市 ^{かんむり} 冠島の北方沖 舞鶴市所在の成生岬 ^{なりゆう} 灯台から真方位358°9.4海里（M）付近 （概位 北緯35°45.5′ 東経135°27.3′）
事故調査の経過	平成26年1月27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 ^{なかふく} 中福丸、18トン FK2-1817（漁船登録番号）、個人所有 17.91m（Lr）×4.16m×1.96m、FRP ディーゼル機関、558kW、昭和52年7月31日 第251-16699号（船舶検査済票の番号） B 漁船 ^{きゅうえい} 第五久栄丸、14トン FK2-2146（漁船登録番号）、個人所有 16.41m（Lr）×4.19m×1.36m、FRP ディーゼル機関、434.7kW、昭和61年9月3日 第251-16710号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53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53年6月2日 免許証交付日 平成24年9月13日 （平成30年7月6日まで有効） B 船長B 男性 62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51年2月27日 免許証交付日 平成24年2月21日 （平成29年12月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首外板に破口、揚網機が圧壊 B 船首部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、冠島北方沖の漁場において、

	<p>船長Aが、単独で操船に当たり、平成25年10月7日09時55分ごろ、約235°（真方位、以下同じ。）の針路及び約1.2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、自動操舵でえい網を開始した。</p> <p>船長Aは、えい網を開始したとき、レーダー及び目視により、右舷方約2Mに揚網中のB船を認めたものの、左舷船首方約1.5Mに同航するえい網中の僚船の作業状況に意識を向けながら、船橋後部に設置したモニターで乗組員の甲板作業を見ていたところ、10時10分ごろ、成生岬灯台から358°9.4M付近において、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じてB船と衝突したことを知り、A船には浸水していないことを確認後、急いで揚網し、福井県小浜市小浜港^{おばま}へ向かった。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、冠島北方沖の漁場において、船長Bが、単独で操船に当たり、09時40分ごろ北西方へ約1～3knの速力でえい網中、右舷船首30°2M付近に南西方にえい網中のA船を認めた。</p> <p>船長Bは、えい網が終わったので、船体を反転させ、船首から揚網を始め、09時50分ごろ揚網を終え、09時55分ごろ、操舵室右舷側に立ち、目視で周囲を見た後、約135°の針路に定め、自動操舵により、約8knの速力で次の投網場所に向けて航行を開始した。</p> <p>船長Bは、航行を開始する際、前路には他船を認めなかったため、操舵室右舷側下部に設置している魚群探知機を見ながら南東進中、前方を見たところ、船首方に黒い物体が見えたので、機関を後進としたが、10時10分ごろB船の船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、船長Aにけが人の有無及び損傷状況を確認し、A船の揚網を待った後、A船に続いて小浜港へ帰った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約8m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮流 北西流約0.3kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の乗組員3人は、甲板上で漁獲物の選別作業を行っていたが、A船のエンジン音や南東風の影響もあり、B船の接近には気付かなかった。</p> <p>A船は、レーダーを4Mレンジとし、ノースアップとしていた。</p> <p>船長Bが操船していた場所からは、左舷船首にある機関室の煙突により、正船首から左方約15°の範囲に死角（視界が制限される状態）が生じていた。</p> <p>B船は、レーダーを3Mレンジとし、コースアップとしていた。</p> <p>A船及びB船は、えい網中、黒色鼓形形象物を掲げていなかった。</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、冠島北方沖をえい網しながら南西進中、船長Aが、左舷船首方のえい網中の僚船に意識を向けながら、船橋後部に設置したモニターで乗組員の甲板作業を見ていたことから、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、冠島北方沖を南東進中、船長Bが、次の投網場所に向けて航行を開始する際、前路に他船を認めなかったため、魚群探知機を見ていたことから、A船に気付かず、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、冠島北方沖において、A船がえい網しながら南西進中、B船が南東進中、船長Aが、左舷船首方のえい網中の僚船に意識を向けながら、船橋後部に設置したモニターで乗組員の甲板作業を見ており、また、船長Bが、次の投網場所に向けて航行を開始する際、前路に他船を認めなかったため、魚群探知機を見ていたため、互いに相手船に気付かず、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"> ・ 前路に死角を生じている場合、死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ えい網中においても、あらゆる手段を用いて適切な見張りを行い、適切な形象物を掲げること。

付図1 事故発生経過概略図

