

## 船舶事故調査報告書

平成26年1月16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25年6月10日 05時00分ごろ
発生場所	島根県海士町知々井岬南東方沖 知々井岬灯台から真方位125° 22.4海里（M）付近 （概位 北緯35° 51.6′ 東経133° 31.7′）
事故調査の経過	平成25年9月6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。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 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 103 <sup>ゆうせい</sup> 祐生丸、19トン SN2-2886（漁船登録番号）、祐生水産有限会社 22.63m（Lr）×4.44m×1.93m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成24年7月6日 第292-50104号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第六十二 <sup>うらごう</sup> 浦郷丸、16トン SN2-2812（漁船登録番号）、浦郷水産株式会社 16.41m（Lr）×3.53m×1.42m、FRP ディーゼル機関、670kW（動力漁船登録票による）、昭和59年2月15日 第272-20021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 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54年6月15日 免許証交付日 平成23年12月12日 （平成28年5月15日まで有効） B 船長B 男性 39歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年4月10日 免許証交付日 平成25年3月1日 （平成30年4月9日まで有効） 甲板員B 男性 28歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷中央部に亀裂、機関室右舷船首部に凹損、操舵室右舷中央部から同船尾部にかけて亀裂、操舵室右舷側窓ガラスに割損、操舵室右舷側天井に曲損</p> <p>B 船首部に亀裂</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、知々井岬南東方沖で船首を北方に向けて漂泊し、右舷方約0.8Mの所で所属船団が揚網作業を行っていたので、同作業が終了するまで待機していた。</p> <p>船長Aは、衝突約2～3分前、右舷後方約1Mの所に数隻の灯火を認め、他の船団がA船方向へ航行していると思ったが、A船は灯火を点灯していたので、他船が避けてくれるものと思い、所属船団が行っていた揚網作業を見ながら漂泊中、平成25年6月10日05時00分ごろ、知々井岬灯台から真方位125°22.4M付近において、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、甲板員Bが単独で船橋当直に当たり、知々井岬南東方沖を約18ノット(kn)の対地速力で手動操舵によって僚船と共に北西進した。</p> <p>甲板員Bは、右舷前方に操業している船団の灯火及び作業灯を認めたので、右舷前方に注意を向けて航行し、レーダー画面には前方に何も映ってなかったため、下を向いて眼鏡を拭いていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、それぞれ会社に事故の連絡をした後、A船は自力で境港に入港し、B船は僚船に援護されて境港に入港した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p> <p>日出時刻：04時49分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、中型まき網漁船団の灯船であった。</p> <p>A船及びB船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯の灯火を表示していた。</p> <p>船長Bは、出入航時や操業時には船橋当直に当たり、それ以外の漁場へ往復する際には、船橋当直を甲板員Bに任せ、本事故当時、操舵室内で就寝していた。</p> <p>甲板員Bは、B船に約4年間乗り組み、船橋当直も約4年間行っていた。</p>
<p>分析</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、知々井岬南東方沖で漂泊中、船長Aが、右舷後方に数隻の灯火を認めた際、A船は灯火を点灯していたので、他船が避けてくれる</p>

	<p>ものと思ひ、右舷方で所属船団が行っていた揚網作業を見ており、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、知々井岬南東方沖を北西進中、甲板員Bが、右舷前方に操業している船団の灯火及び作業灯を認めたので、右舷前方に注意を向けて航行し、また、下を向いて眼鏡を拭いており、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、知々井岬南東方沖において、A船が漂泊中、B船が北西進中、船長A及び甲板員Bが共に見張りを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>
<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、目視のみに頼らず、レーダーを十分に活用し、常時、適切な見張りをを行うこと。</li> <li>・漂泊中であっても、常時、適切な見張りをを行い、接近する船舶があれば、汽笛による信号を行うなどして注意を喚起すること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

