

# 船舶事故調査報告書

平成26年3月27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9月13日 14時00分ごろ  |
| 発生場所  | 福井県福井港西北西方沖<br>福井県坂井市所在の雄島 <sup>おしま</sup> 灯台から真方位274° 29.4海里<br>(M) 付近<br>(概位 北緯36° 17.1' 東経135° 30.8')  |
| 事故調査の経過   | 平成25年9月24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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 第五十八千歳丸 <sup>ちとせ</sup> 、44.47トン<br>119746、個人所有<br>23.40m (Lr) × 4.78m × 1.96m、FRP<br>ディーゼル機関、242kW、昭和56年7月25日<br>B 漁船 曙丸 <sup>あけぼの</sup> 、19トン<br>FK2-1722（漁船登録番号）、個人所有<br>15.58m (Lr) × 4.23m × 1.62m、FRP<br>ディーゼル機関、434kW、昭和51年6月5日<br>第251-16104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 66歳<br>五級海技士（航海）（旧就業範囲）<br>免許年月日 昭和42年8月4日<br>免状交付年月日 平成21年2月27日<br>免状有効期間満了日 平成26年10月28日<br>B 船長B 男性 55歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和54年6月8日<br>免許証交付日 平成25年2月5日<br>(平成30年2月9日まで有効)   |
| 死傷者等  | なし   |
| 損傷  | A 右舷船首部に擦過傷<br>B 船首部の左舷側底びきロープガイド用ローラーが破損  |
| 事故の経過   | A船は、船長Aほか5人が乗り組み、沖合底びき網漁を終え、船長   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>Aが操船に当たり、GPSプロッターに帰港地までのコースを表示させ、コースに合わせて針路を設定し、自動操舵に切り替え、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で福井港三国区に向けて東進した。</p> <p>船長Aは、帰途につく際、6Mレンジで使用中のレーダー画面に約2~3隻の映像が映っていたものの、5M程度離れており、A船の針路上に航行の支障となる他船がいなかったため、操舵室を離れ、船首甲板で乗組員と共に漁獲物の選別作業を行いながら、約5~10分の間隔で操舵室に戻り、周囲の状況を確認していた。</p> <p>船長Aは、操舵室に戻って周囲の状況を確認したところ、右舷船首約5~10mに接近したB船を認め、舵を左に取ったものの、平成25年9月13日14時00分ごろ、雄島灯台から真方位274°29.4M付近において、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、福井港西北西方沖の漁場で沖合底びき網漁に従事し、船長Bが、操舵室の椅子に腰を掛けて操船に当たり、えい網しながら、約0.8knの速力で手動操舵によって北北東進中、衝突の約5分前、左舷方に同じ漁業協同組合に所属するA船を視認した。</p> <p>船長Bは、B船が底びき網をえい網しているため、A船は僚船でもあり、いつもどおり、A船が操業中のB船を避けるだろうと思って気に留めず、レーダーで他の船の動静を監視していたところ、間近に迫ったA船の映像を認め、椅子から立ち上がり、左舷船首至近にA船を視認したが、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>両船は、B船の船首左舷側底びきロープガイド用ローラーが破損したため、協力してB船の底びき網を揚網した後、それぞれ自力航行して福井港三国区に帰った。</p> |
| <p>気象・海象</p>                              | <p>気象：天気 晴れ、風向 北~北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>   |
| <p>その他の事項</p>                             | <p>船長Aは、A船には接近警報機能付きのレーダーを装備していたが、同機能を使用すれば、機能に頼り、警報が鳴るまで居眠りすることがあるので、使用していなかった。</p> <p>船長Aは、漁獲物の選別作業に時間を要すれば、漁獲物の鮮度が落ちて値段が下がることを気にしていた。</p> <p>船長Bは、僚船以外のタンカー船などが付近を航行する際は、注意深く動静を監視していたが、僚船の場合、近くを航行したり、近くで変針したりすることが頻繁にあったため、危険を感じていなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>   |

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <p>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、福井港西北西方沖を自動操舵で東進中、船長Aが、A 船の針路上に航行の支障となる他船を認めなかったため、約5～10分の間隔で操舵室に戻り、周囲の状況を確認していたものの、操舵室を離れ、船首甲板で漁獲物の選別作業を行っており、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船首約5～10mに接近したB 船を認め、舵を左に取ったが、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、福井港西北西方沖をえい網しながら北北東進中、船長Bが、左舷方にA 船を視認したものの、B 船が底びき網をえい網しているため、A 船は僚船でもあり、A 船がB 船を避けるだろうと思込み、レーダーで他の船の動静を監視していたことから、左舷船首至近に接近したA 船を認め、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、福井港西北西方沖において、A 船が東進中、B 船がえい網しながら北北東進中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、レーダーで他の船の動静を監視していたため、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"> <li>・常時、見張りを適切に行うこと。</li> </ul>  |