

船舶事故調査報告書

平成26年5月29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26年1月20日 07時25分ごろ
発生場所	青森県外ヶ浜町龍飛埼東北東方沖 龍飛埼灯台から真方位067° 5.3海里（M）付近 （概位 北緯41° 17.8′ 東経140° 27.4′）
事故調査の経過	平成26年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第八十八萬漁丸、12トン AM2-5274（漁船登録番号）、個人所有 14.15m（Lr）×3.56m×1.19m、FRP ディーゼル機関、504kW（動力漁船登録票による）、昭和61年12月20日 B 漁船 大栄丸、1.7トン AM3-34651（漁船登録番号）、個人所有 9.25m（Lr）×2.20m×0.55m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成元年9月11日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57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52年5月27日 免許証交付日 平成24年3月2日 （平成30年3月1日まで有効） 甲板員A 男性 24歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年9月8日 免許証交付日 平成23年1月20日 （平成28年9月7日まで有効） B 船長B 男性 67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6月25日 免許証交付日 平成24年12月3日 （平成30年8月11日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首外板に破口、亀裂等 B 右舷船底外板に亀裂、右舷船尾の防舷材及びたつに亀裂等
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、龍飛埼東北東方沖において、夜間のまぐろ延縄漁を終え、青森県大間町奥戸漁港へ向けて速力（対地速力、以下同じ。）約10ノット（kn）で自動操舵により、北東進した。</p> <p>船長Aは、操舵室に設置されている2台のレーダーのレンジを3M及び0.7Mに設定し、同室の左舷側前部外壁に設置されたレーダーの外部モニターには、3Mレンジのレーダー画像を表示させていた。</p> <p>船長Aは、操舵リモコンを前部甲板の左舷船首側のフックに掛け、甲板員Aと共に同甲板上で漁獲したまぐろの内臓を取り除く作業を始めた。</p> <p>A船の前部甲板は、船首側及び天井部が壁に囲われている上、前部甲板より高い船首楼甲板の両舷側にいか釣り機が各2台設置されており、船首方の視界が遮られる状態となるので、船長A及び甲板員Aは、ふだん、前部甲板上で作業を行う際、外部モニター及び船首楼甲板に上がっての目視による見張りを行っていた。</p> <p>甲板員Aは、衝突の約10分前、船首楼甲板に上がって周囲を確認したが、他船を認めなかった。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、周囲に他船はいないと思い、その後、外部モニター及び目視による見張りを行っておらず、船長Aは船首方に、甲板員Aは船尾方にそれぞれ体を向け、前部甲板上での作業を続けた。</p> <p>船長Aは、ふと顔を上げて船首方を見たところ、至近に接近したB船を認めたものの、どうすることもできず、平成26年1月20日07時25分ごろ、龍飛埼東北東方沖において、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、龍飛埼東北東方沖の漁場において、ひらめ引き釣り漁の操業を開始した。</p> <p>船長Bは、約2knの速力で手動操舵により、東北東進しながら、左舷船尾部に設置された揚縄機を使用し、擬似餌付きの12本の針を約9m間隔で取り付けたテグス（ナイロン製の糸）を投入後、約5～6knへ増速を行い、一方をテグスに、他方をステンレスワイヤロープにそれぞれつないだ潜航板（水滴状の形状をした木製の板）を投入して同ワイヤロープを約350m伸出させた。</p> <p>船長Bは、目視で周囲を見回したところ、僚船2隻がB船の右舷船首方約500m及び右舷正横約200mでそれぞれ操業していること、及びまぐろ延縄漁船2隻がB船の左舷側を追い越して東北東進することを確認し、接近する他船はいないと思った。</p>

	<p>船長Bは、約1.5knに減速し、揚縄機に巻かれていたステンレスワイヤロープの張り具合を確認後、船体中央部のハウス内に設置されたGPSプロッターでB船の船位、針路及び速力の確認を行い、速力が若干遅いと思い、増速しようとし、ガバナレバーを操作していた。</p> <p>船長Bは、エンジン音が聞こえ、時折、自衛隊のプロペラ機が飛行している海域であり、一瞬、同機が低空飛行していると思ったが、プロペラ機のエンジン音ではないと感じ、振り返って船尾方を見たところ、至近に接近したA船を認めたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、A船と衝突後、右舷側が押されて持ち上がり、一瞬のうちに左舷側に転覆した。</p> <p>船長Bは、転覆した船内から脱出しようとしてもがいていたが、右足が何らかの物体に触れたので、蹴ったところ、船内から脱出でき、海面に浮上した。</p> <p>船長Bは、付近の海面に流れてきたB船のペンドル（^{あぼ}浮子にロープを通した防舷材）をつかんで救助を待っていたところ、A船に救助された。</p> <p>船長Aは、携帯電話で所属漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、左舷船首外板の破口からの浸水を排水ポンプで排水しながら、自力で外ヶ浜町^{みんまや}三厩漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bの所属漁業協同組合の漁船により、三厩漁港に^{えい}航された。</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：波向 北東、波高 約1.5m、海面水温 約8℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん、まぐろの鮮度が劣化することを防止するため、航行中にまぐろの内臓を取り除く作業を行っていた。</p> <p>A船のレーダーには、接近警報機能（他船が接近した際の警報）が備えられていたものの、本事故当時、使用していなかった。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していなかったが、甲板員Aは、膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、レーダーがなかった。</p> <p>船長Bは、防寒のため、帽子^{かぶ}を被った上、風呂敷を頭から首に掛けて巻いていたので、横方向の視野が狭められる状態であった。</p> <p>船長Bは、防寒着の上に上下の合羽及び救命胴衣を、左手にはステンレスワイヤロープを持つために革手袋をそれぞれ着用し、ゴム長靴を履いていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、龍飛埼東北東方沖を北東進中、船長Aが、船首楼甲板から周囲を確認した甲板員Aが他船を認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い、甲板員Aと共にまぐろの内臓を取り除く作業を続けていたことから、B船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、龍飛埼東北東方沖を海中に投入した漁具を引きながら東北東進中、船長Bが、目視で周囲を見回したところ、僚船2隻がB船の右舷船首方約500m及び右舷正横約200mでそれぞれ操業していること、及びまぐろの延縄漁船2隻がB船の左舷側を追い越して東北東進することを確認し、接近する他船はいないものと思い、投入しているステンレスワイヤロープの張り具合の確認などをしていたことから、A船が接近していることに気付かず、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、龍飛埼東北東方沖において、A船が北東進中、B船が海中に投入した漁具を引きながら東北東進中、船長Aが、周囲に他船はいないものと思い、甲板員Aと共にまぐろの内臓を取り除く作業を続け、また、船長Bが、接近する他船はいないものと思い、投入しているステンレスワイヤロープの張り具合の確認などをしていたため、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"> ・ 周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ レーダーの接近警報機能を適切に活用すること。