

船舶事故調査報告書

平成26年7月17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7月18日 11時32分ごろ
発生場所	和歌山県太地町梶取埼南西方沖 梶取埼灯台から真方位211° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 31.8′ 東経135° 55.3′）
事故調査の経過	平成25年12月9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 第十八福佳丸、19トン KO2-6789（漁船登録番号）、有限会社福佳丸 18.15m（Lr）×4.29m×2.01m、FRP ディーゼル機関、735.5kW、平成15年5月20日 第282-19389号（船舶検査済票の番号） B 漁船 緑丸、1.65トン WK3-18103（漁船登録番号）、個人所有 8.15m（Lr）×1.78m×0.52m、FRP ディーゼル機関、77kW、昭和57年5月30日 第252-25438号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 66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 平成6年10月11日 免許証交付日 平成21年8月18日 （平成26年10月10日まで有効） B 船長B 男性 72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4月20日 免許証交付日 平成21年2月24日 （平成26年10月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 左舷後部船底に破口、亀裂及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、船長Aが単独で当直に就き、

	<p>約6ノットの対地速力により、コースアップで6Mレンジとしたレーダーを作動させ、北東進する数隻の反航船を避けるため、梶取埼南西方沖を陸岸寄りに自動操舵で南西進していた。</p> <p>船長Aは、和歌山県串本町潮岬沖に向けて左に変針した後、機関の点検を行うため、約5～6分間の予定で操舵室後方の出入口から機関室に向かった。</p> <p>船長Aは、機関室で点検を終えて操舵室に戻り、航行を続けていたところ、海上保安部の巡視艇から停船を命じられ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、巡視艇の指示に従い、串本港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、和歌山県那智勝浦町勝浦浦神漁港南方沖の漁場に着き、シーアンカーを投入して機関を停止し、船首を南西方に向けて漂泊を始めた。</p> <p>船長Bは、操舵室後方の両舷に釣りざおを1本ずつ出し、両舷に渡した板に船尾方に向いて腰を掛け、操業を始めた。</p> <p>船長Bは、A船が梶取埼の方向から串本港の方向に向けて南西進することを認め、操業を行っていたところ、A船までの距離が約500mとなった頃、A船が右舷側の約30mを通過するよう見えたと、漂泊を続けていた。</p> <p>船長Bは、A船までの距離が約50mとなった頃、A船が突然に左へ変針してB船に向かって来ることを認めて立ち上がり、大声でA船に呼び掛けたが、衝突は避けられないと思い、すぐに船首部に逃れ、ハンドレールをつかむと同時に平成25年7月18日11時32分ごろ、梶取埼灯台から真方位211°3.6M付近において、A船の船首部とB船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突時の衝撃で一瞬のうちに転覆し、船長Bが、反転した船体の下に閉じ込められたものの、すぐに海面に浮き出てA船の船名を確認した後、船底にはい上がり、11時37分ごろ携帯電話により、家族に海上保安部及び所属する漁業協同組合への通報を依頼し、約30分後、駆けつけた僚船に救助されて浦神漁港に移送された。</p> <p>(付図1 A船の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 西南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、波高 約0.5m、海水温度 約27℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、那智勝浦町勝浦港に漁獲物を陸揚げし、今年度の漁期を終え、母港である高知県土佐市宇佐漁港に向けて航行中であった。</p> <p>船長Aは、漁労長及び機関長としても長く乗り組んでおり、ふだんから1日1回、機関室の点検を行うことにしていた。</p> <p>船長Aは、機関室に向かう前、周囲を確かめ、進路上に他船はいないと思っていた。</p> <p>船長Aは、機関室で主機等の点検及び作動状況を確認して約6分後</p>

	<p>に操舵室に戻った。</p> <p>船長Bは、約6年前から所有する漁船に船長として乗り組むほか、B船の船主である友人から、B船を船体整備を兼ねて航行させてほしいとの依頼を受け、時折、乗船していた。</p> <p>船長Bは、呼び笛付きの救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、直径約6mのシーアンカーを直径約20mm、長さ約25mの合成繊維製の錨索で船首のたつに止めていた。</p> <p>船長Bは、あまだい等を対象としており、長さ約2.5mの2本の釣りざおを舷縁に取り付けた釣りざお受けに係止した後、水深とほぼ同じとなる長さ約70mの釣り糸を出し、釣りざおの先端や釣り糸を見ながら操業を行い、本事故当時、約3kgの漁獲物を獲っていた。</p> <p>船長Bは、接近する他船を避けるため、シーアンカーを急いで揚げた経験もあったが、ほとんどの場合、他船が針路を変えてくれていたので、今回も避けてくれるものと思っていた。</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 なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、梶取埼南西方沖を南西進中、船長Aが、潮岬沖に向けて左に変針する際、B船に気付かなかったことから、左に変針してB船に向けて航行することとなり、機関室で主機等の点検を行おうとしていたところ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、梶取埼南西方沖において、シーアンカーを投入し、漂流して漁労に従事中、船長Bが、A船が右舷側の約30mを通過するものと思い、漁労を続けていたところ、A船が約50mに接近した頃、左に変針してB船に向かって来ることを認め、A船に呼び掛けたが、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、梶取埼南西方沖において、A船が南西進中、B船が漂流して漁労に従事中、船長Aが、潮岬沖に向けて左に変針する際、B船に気付かなかったため、左に変針してB船に向けて航行することとなり、機関室で主機等の点検を行おうとしていたところ、A船とB船が衝突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"> ・船橋当直に当たる者は、常に適切な見張りを行い、操舵室を無人の状態としないこと。 ・漂流する場合においても、周囲の状況に注意を払い、必要に応じ、いつでも移動できる態勢を取っておくこと。 ・小型の船であっても、万一の場合に備え、有効な音響信号装置の設置を考慮すること。

付図1 A船の事故発生経過概略図

