

# 船舶事故調査報告書

平成26年8月21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10月31日 06時30分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼東方沖521海里（M）付近 （概位 北緯35°40.0′ 東経151°32.0′）
事故調査の経過	平成26年2月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 <sup>はしむらてる</sup> 橋村照丸、19トン KO2-6336（漁船登録番号）、株式会社はしむら 16.63m（Lr）×4.30m×2.13m、FRP ディーゼル機関、735.50kW、平成9年4月17日 第282-17084号（船舶検査済票の番号） B 漁船 <sup>せいよし</sup> 誠喜丸、19トン MZ2-20027（漁船登録番号）、有限会社誠喜丸 14.88m（Lr）×4.51m×2.11m、FRP ディーゼル機関、610.00kW、平成10年10月18日 第282-17730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 51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8年10月15日 免許証交付日 平成23年6月29日 （平成28年10月14日まで有効） 機関長A 男性 53歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成12年7月24日 免状交付年月日 平成22年6月29日 免状有効期間満了日 平成27年7月23日 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 平成8年9月19日 免許証交付日 平成23年3月11日 （平成28年9月18日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首外板に割損及び凹損 B 左舷船首に破口
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか7人が乗り組み、漁労長を兼ねる機関長Aが操舵室で航海当直を行い、自動操舵により、漁場へ向けて犬吠埼東方沖を針路約090°（真方位、以下同じ。）速力（対地速力、以下同じ。）約7ノット（kn）で航行していた。</p> <p>機関長Aは、平成25年10月31日05時00分ごろ、レーダー画面で右舷方約10MにB船らしき映像を認め、安全を期すため、05時50分ごろ手動操舵に切り換え、波が高くて見通しが悪い状況下でB船の動静を気にしながら、操船を行っていたところ、突然、右舷方約10mに接近するB船を認め、減速して左舵を取ったものの、06時30分ごろ、犬吠埼東方沖において、A船の右舷船首とB船の左舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、犬吠埼東方沖を針路約030°速力約7～8knで自動操舵によって航行し、投縄作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、操舵室で単独の航海当直を行い、椅子に腰を掛けて見張りを行っていたところ、突然、左舷方至近に接近するA船を認め、機関を後進にかけたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、乗組員及び船体の状況をそれぞれ確認し、B船が投入した漁具を回収後、16時00分ごろ両船が航行を始め、不測の事態に備えるために千葉県沖までお互いを監視しながら、併走を続け、A船が宮城県塩竈市塩釜漁港へ、B船が宮崎県川南町川南漁港にそれぞれ帰った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約4.0m</p> <p>本事故当時の太陽の方位：119°</p> <p>本事故当時の太陽の高度：13.4°</p>
その他の事項	<p>機関長Aは、本事故後、椅子に腰を掛けた状態で操船を行っていたことから、右舷後方が死角（視界が制限される状態）になっており、また、波が高くて小型船を視認しにくい状況だったので、B船の発見が遅れたものと思った。</p> <p>船長Bは、本事故当時、レーダーを使用していたが、風が強くて波が高かったので、海面反射の映像があり、A船の映像を認めておらず、また、椅子に腰を掛け、背もたれに寄り掛かった状態で見張りを行っていたことから、左舷後方が死角になっていた。</p> <p>船長Bは、本事故後、A船の操船者は、太陽光がまぶしく、B船が見えなかったものと思った。</p>

<p><b>分析</b></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、犬吠埼東方沖を東進中、波があって小型船を視認しにくい状況下、機関長Aが、レーダー画面でB船と思われる映像を確認して手動操舵に切り換えた後、B船の動静を気にしていたものの、右舷方約10mに接近したB船を認めたことから、減速して左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、犬吠埼東方沖で北北東進して投縄作業中、波があって小型船を視認しにくい状況下、船長Bが、レーダー画面に海面反射の映像があり、A船の映像を認めていなかったことから、左舷方至近に接近したA船を視認し、機関を後進にかけたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、犬吠埼東方沖において、A船が東進中、B船が北北東進して投縄作業中、機関長Aが右舷方約10mに接近したB船を認め、また、船長Bが、レーダー画面に海面反射の映像があり、A船の映像を認めていなかったため、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>
<p><b>参考</b></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>・航行中は、常に全方位の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・波があるときは、小型船がレーダーに映りにくいことがあるので、慎重に見張りを行うこと。</li> </ul>