

船舶事故等調査報告書

平成26年8月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013横第91号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年7月14日（日） 09時30分ごろ
発生場所	千葉県いすみ市大原漁港南東方沖 いすみ市所在の大原港東沖防波堤灯台から真方位119° 4.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 13.4′ 東経140° 29.0′）
事故等調査の経過	平成25年7月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 貨物船 第二王海丸 <sup>おうかい</sup> 、499トン 135161、慶和海運株式会社、株式会社波方造船所、大越海運有限会社 B 遊漁船 はなぶさ丸、4.99トン CB3-76313（漁船登録番号）、個人所有 第232-6834号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 右舷外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂等
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、霧で視界が制限された大原漁港南東方沖を北東進していた。 船長Aは、レーダー画面でA船の右舷船首方に停船しているB船を認め、B船に約150mまで接近したとき、B船が西に向かって航行を始めたことを視認し、B船がA船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、船首至近に迫ったB船を認めて全速力後進としたものの、平成25年7月14日09時30分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bほか2人が乗り組み、釣り客4人を乗せ、大原漁港南東方約4M付近において、釣りのために漂泊していた。 船長Bは、釣り場を移動することとしてレーダー画面を見ながら西進し、0.5Mレンジとしたレーダー画面でA船を認めたものの、魚群探知機で魚影を探索しており、反転しようとして右回頭したところ、B船とA船とが衝突した。 A船及びB船は、それぞれ自航して千葉県勝浦市勝浦港及び大原漁

	港に入港した。
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 北東、風力 2、視程 約150m</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>本事故当時には、房総半島東方沖に海上濃霧注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	船長Aは、休んでいる乗組員を起こさないよう、霧中信号を行わなかったが、衝突直前に長音を1回鳴らした。
<b>分析</b> 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界が制限された大原漁港南東方沖を北東進中、船長Aが、レーダー画面で認めたB船がA船を避けるものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界が制限された大原漁港南東方沖を西進中、船長Bが、レーダー画面でA船を認めていたものの、魚群探知機で魚影を探索していたことから、右回頭してA船と接近して衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	本事故は、霧で視界が制限された大原漁港南東方沖において、A船が北東進中、B船が西進中、船長Aが針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが魚群探知機で魚影を探索していたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<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>・常時、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・霧で視界が制限される状況となったときは、霧中信号を行うこと。</li> </ul>