

船舶事故調査報告書

平成27年10月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年2月6日 04時45分ごろ
発生場所	宮城県石巻市金華山 ^{きんかさん} 東方沖 金華山灯台から真方位087° 5.6海里（M）付近 （概位 北緯38° 16.89′ 東経141° 42.15′）
事故調査の経過	平成27年3月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第八十六 ^{りゅうじん} 龍神丸、75トン 133380、株式会社鈴木漁業 32.70m×7.00m×3.05m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成15年7月 B 漁船 JF ^{ジェイエフ} 第二幸漁丸 ^{こうりょう} 、7.3トン MG2-6403（漁船登録番号）、宮城県北部施設保有漁業 協同組合 14.45m（Lr）×3.27m×1.23m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、平成26年9月11日 第210-57416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 49歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年6月14日 免状交付年月日 平成22年8月3日 免状有効期間満了日 平成27年8月8日 漁労長A 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年12月27日 免状交付年月日 平成26年7月22日 免状有効期間満了日 平成31年12月26日 B 船長B 男性 37歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 平成15年12月11日</p> <p>免許証交付日 平成25年8月5日</p> <p>(平成30年12月10日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部のハンドレールに曲損、船首外板に擦過傷</p> <p>B 左舷船尾外板に破口</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び漁労長Aほか6人が乗り組み、沖合底引き網漁を行うため、平成27年2月6日02時40分ごろ金華山東北東方沖の漁場に向けて石巻市石巻漁港を出航した。</p> <p>A船は、約12ノットの対地速力で自動操舵により約130°（真方位、以下同じ。）の針路で航行し、陸前黒埼灯台の南方で約090°に変針した後、見張りを行っていた乗組員が降橋したので、船長Aの単独航海当直となった。</p> <p>船長Aは、目視及び3Mレンジでオフセンターとしたレーダーにより、船首方を同航する僚船を確認した。</p> <p>船長Aは、04時20分ごろ、操舵室の後部左舷側にある寝台で仮眠していた漁労長Aが起床したので、航海当直を交替することとし、漁労長Aに周囲には船首方を同航する僚船以外の船舶がないことを伝えて降橋した。</p> <p>漁労長Aは、単独で航海当直につき、漁場に向けて約080°に変針した後、操舵室の船尾側中央部に設置されていたソファーに座ったり立ったりしながら、目視及びレーダーによる見張りを行っていた。</p> <p>漁労長Aは、レーダー画面上で船首方を同航する僚船以外に船の映像を認めなかったため、僚船以外に船舶はいないものと思い、操舵室の後部左舷側に設置されたVHF無線電話で、海上が時化模様だったこともあり、僚船の漁労長と操業実施の可否を相談していたところ、04時45分ごろ、金華山東方沖において、衝撃を感じた。</p> <p>漁労長Aは、漂流物と接触したのではないかと思い、周囲を見渡したところ、左舷船尾方に灯火が見えたので、B船と衝突したことを知り、反転してB船に接近した。</p> <p>漁労長Aは、船舶電話で船舶所有者に本事故の発生を報告した後、海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、金華山東方沖の漁場で刺し網漁を行い、04時10分ごろ、刺し網の投網が終わったので、約3時間後の揚網に備え、船首を北方に向け、主機のクラッチを中立として錨泊した。</p> <p>船長Bは、乗組員を船室で休ませ、甲板上や操舵室で目視並びに1.5M及び6Mレンジとしたレーダーによる見張りを行っていたところ、沖合底引き網漁船（以下「底引き船」という。）が船団を組んで、金華山の南方を通過した後、東北東進してB船の船尾方約0.5～</p>

	<p>1 Mを通過するのを確認した。</p> <p>船長Bは、A船が他の底引き船よりも北寄りの針路でB船の左舷船尾方約1 Mに接近したものの、A船も他の底引き船と同様にB船の船尾方を通過するか、又は操業の状況を確認するために接近してくるのではないかと思い、操舵室でA船を見ていた。</p> <p>B船は、船長Bが、A船が同じ速力でB船の左舷船尾方約700 mに接近したので危険を感じ、操舵室入口にあったナイフを持ち、錨索を切断しようとしたものの、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が衝突後も航行を続けたが、船名が分からなかったので、知り合いの底引き船の船長に電話した後、船体の損傷状況を調査していたところ、間もなくA船が戻り、両船とも浸水がないこと、及び自力での航行が可能であることを確認した。</p> <p>B船は、刺し網の揚網作業を終えた後、A船と共に宮城県気仙沼市気仙沼港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 5～6、視界 良好</p> <p>海象：波向 北、波高 約3 m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>漁労長Aは、漁場に向けて航行中、05時ごろに起床するようにしていたが、VHF無線電話から、風が強く海上模様が悪い旨の僚船の交信が聞こえたことから、早く起床した。</p> <p>漁労長Aは、ふだんから、本事故現場の海域で刺し網漁船が操業していることを知っていたが、本事故当時の海上模様では操業していないものと思っていた。</p> <p>漁労長Aは、本事故当時は、海上が時化模様であり、波浪の影響を受けて小型船の映像が判別しにくいので、B船の映像を見落としてしまったと本事故後に思った。</p> <p>A船は、本事故当時、両舷灯、前部マスト灯及び船尾灯の法定灯火を表示し、作業甲板にある作業灯を点灯していた。</p> <p>船長Bは、本事故発生前、注意喚起信号を行わなかった。</p> <p>船長Bは、以前、底引き船に乗り組んでいた経験があり、A船が、自分が乗り組んでいた船舶で操業の状況を確認するために接近してきたのではないかと思った。</p> <p>B船は、本事故当時、紅色全周灯及び白色全周灯を表示し、舷灯、前部マスト灯及び船尾灯を点灯した上、操舵室上部のマスト上に、青色及び黄色の点滅灯（フラッシュライト）を点灯していた。</p> <p>B船は、本事故当時、水深約140～150 mの海域に、重さ約40 kgの有錳錨<small>かん</small>を入れ、合成繊維製の錨索を約250 m伸出して錨泊していた。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A 船は、金華山東方沖を東北東進中、漁労長Aが、操舵室の後部左舷側に設置されたVHF無線電話で僚船の漁労長と交信を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊しているB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>漁労長Aは、レーダーで僚船以外の船舶を認めなかったことから、前路に他船はいないものと思い、VHF無線電話で僚船の漁労長と交信をしていたものと考えられる。</p> <p>漁労長Aは、時化模様であったことから、本事故現場の海域で刺し網漁船は操業していないものと思い、また、波浪の影響で小型船の映像を判別しにくく、B船のレーダー映像を見落とした可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、金華山東方沖で錨泊中、船長Bが、他の底引き船よりも北寄りの針路で左舷船尾方約1Mに接近したA船を認めた際、A船も他の底引き船と同様にB船の船尾方を通過するか、又は、操業の状況を確認するために接近しているのではないかと思い、衝突を避ける動作が遅れたことから、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、夜間、金華山東方沖において、A船が東北東進中、B船が錨泊中、漁労長Aが、操舵室の後部左舷側に設置されたVHF無線電話で僚船の漁労長と交信を行い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、他の底引き船よりも北寄りの針路で左舷船尾方約1Mに接近したA船を認めた際、A船も他の底引き船と同様にB船の船尾方を通過するか、又は、操業の状況を確認するために接近しているのではないかと思い、衝突を避ける動作が遅れたため、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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。 ・錨泊中、接近する他船に対して、衝突のおそれがある場合には、注意喚起信号を行うとともに、余裕を持って避けるための措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

