

船舶事故調査報告書

平成27年11月12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5月21日 23時00分ごろ
発生場所	鳥取県鳥取市鳥取港北西方沖 <small>あかさき</small> 赤碕港沖防波堤灯台から真方位019°25.1海里（M）付近 （概位 北緯35°54.55′ 東経133°49.81′）
事故調査の経過	平成27年5月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第三大勘丸、95トン 131059、個人所有 29.72m（Lr）×6.30m×2.48m、鋼 ディーゼル機関、669kW、平成2年5月2日 B 漁船 明信丸、95トン 131802、鳥取県漁業協同組合 29.01m（Lr）×6.20m×2.60m、鋼 ディーゼル機関、956kW、平成16年3月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年9月9日 免状交付年月日 平成23年7月1日 免状有効期間満了日 平成28年7月24日 B 船長B 男性 31歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成17年8月3日 免状交付年月日 平成26年7月17日 免状有効期間満了日 平成31年7月19日
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に凹損 B 全損
事故の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、隠岐諸島周辺での底びき網漁を終え、平成27年5月21日22時00分ごろ、船長Aが単独の船橋当直につき、法定灯火を表示し、鳥取港北西方沖の漁場に向けて、

	<p>自動操舵により約8ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で南東進した。</p> <p>船長Aは、6Mレンジに設定したレーダー情報の表示が可能なプロッターで船首方にB船の映像を確認し、B船の速力が遅かったので揚網を始めたと思い、B船の船尾を約1.5M離して通過することとした。</p> <p>船長Aは、目的の漁場に着くまで時間があるので、作業日誌の記入を行うこととし、椅子に腰を掛けて下を向きながら同日誌の記入を行っていたところ、照らされた明かりに気付いて顔を上げたときB船を認め、急いで機関を全速力後進としたが、23時00分ごろ、鳥取港北西方沖において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船舶電話でB船と連絡を取ろうとしたが電話がつながらず、しばらくして、A船の乗組員のB船の右舷船尾に回るようにとの声で、同船の右舷船尾にA船を近づけたところ、B船の乗組員が海面に浮いているのを認めた。</p> <p>船長Aは、B船の乗組員全員を救助したことを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか7人が乗り組み、鳥取港北西方沖の漁場で底びき網漁を行い、北東進してえい網を行った後、南西進して揚網を行った。</p> <p>船長Bは、揚網を終えた後、南西進して次の漁場に移動することとし、法定灯火を表示し、自動操舵により約8knの速力で航行を始めた。</p> <p>船長Bは、航行を始めたとき、B船の周囲には、B船が所属する漁業協同組合の船舶2隻以外は認めていなかったため、他船はいないと思い、舵輪の後方の椅子に腰を掛けて航行を続けていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、すぐに機関を中立とし、乗組員全員が甲板上に集まったところ、船体が右舷側に傾き始めたので、僚船に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、乗組員全員がA船に救助された後、傾いた右舷側から沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船が揚網を始めたので、A船と同様に、船首方向を変えずに約20分間後進しながら揚網作業を行うと思った。</p> <p>船長Aは、B船が揚網のため後進する距離が約0.5Mと思い、最終的にB船から1.5M離れて通過するよう、B船の船尾から約2Mの所を通過する針路に設定した。</p>

	<p>船長Aは、ずわいがにの標本調査のための作業日誌を記入していたが、1日分をまとめて記入していたので時間を要した。</p> <p>船長Aは、座面の高さが約34cmの椅子に腰を掛けて作業日誌の記入を行っていたが、同椅子に腰を掛けた状態では、船首方を見通すことができなかった。</p> <p>A船の他の乗組員は、本事故当時、皆、自室で休息中であった。</p> <p>A船の甲板を照らす作業灯及び船橋内の室内灯は、本事故当時、点灯していた。</p> <p>A船とB船とは、別々の漁業協同組合の支所に所属していた。</p> <p>船長Bは、同じ漁業協同組合に所属する他の2隻の漁船と連絡を取り合っていたので、お互いの操業場所を把握していた。</p> <p>船長Bは、B船の周囲には、B船が所属する漁業協同組合の船舶2隻以外はいないと思い、作動させていたレーダーを見なかった。</p> <p>本事故時、B船の甲板員6人が甲板上で漁獲物の選別作業を行い、機関長は機関室にいた。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、鳥取港北西方沖を南南東進中、船長Aが、下を向き作業日誌を記入していて、見張りを行っていなかったことから、B船の接近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>船長Aは、B船もA船と同じ漁に従事する船舶であり、その動きからしばらくの間は揚網を行うこと及びB船から約1.5M離して通過する針路に転じたことから、作業日誌を記入していたものと考えられる。</p> <p>B船は、鳥取港北西方沖を南西進中、船長Bが、航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かず航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の周囲にはB船が所属する漁業協同組合の2隻以外に他船を認めていなかったこと、及び同2隻の操業場所を把握していたことから、航行の支障となる船舶はいないものと思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、鳥取港北西方沖において、A船が南南東進中、B船が南西進中、船長Aが、下を向き作業日誌を記入していて、見張りを行っておらず、また、船長Bが、航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、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>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</p>

	られる。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。
--	--------------------------

付図1 事故発生経過概略図

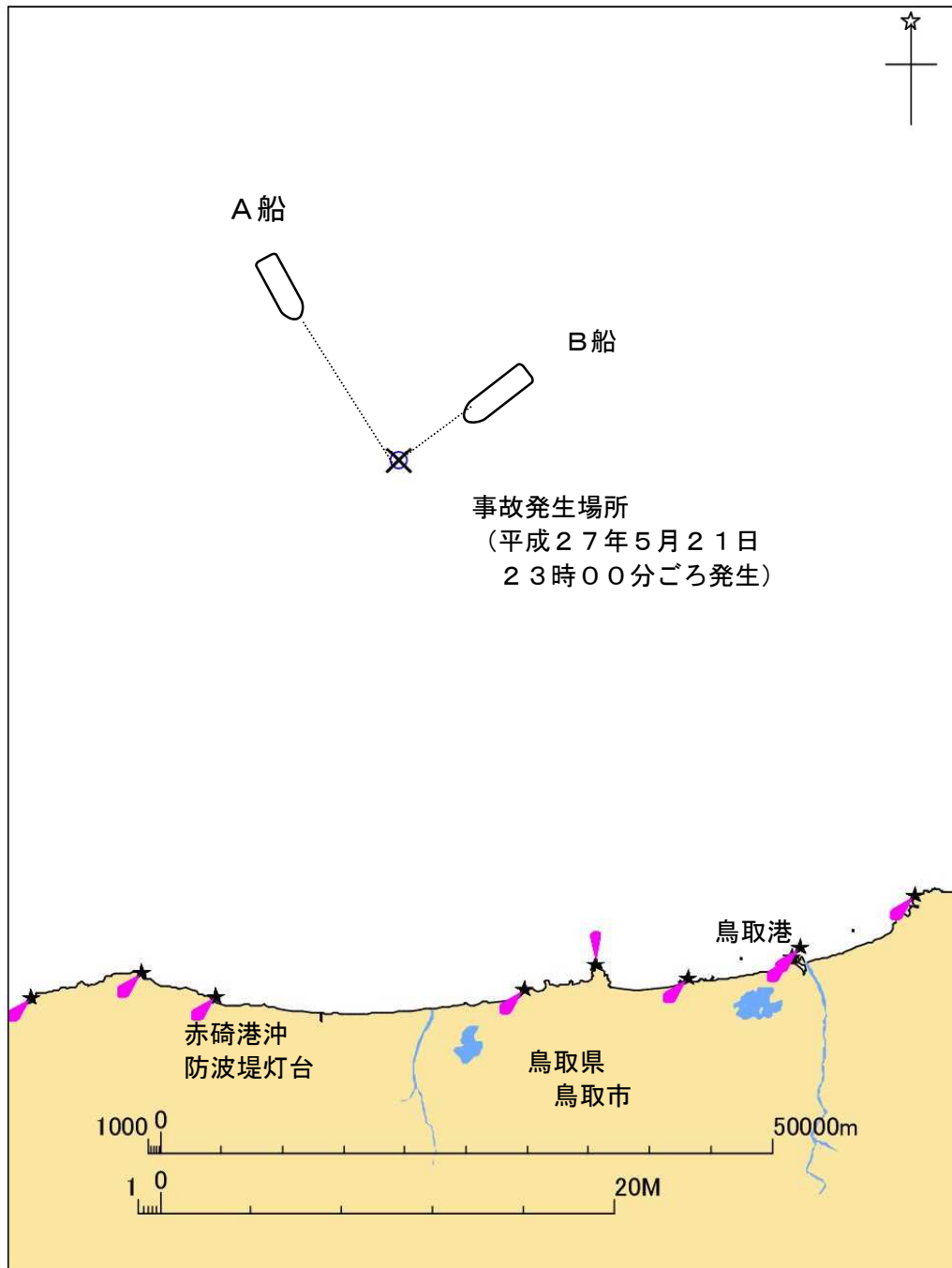


写真1 A船

