

船舶事故調査報告書

平成27年6月4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

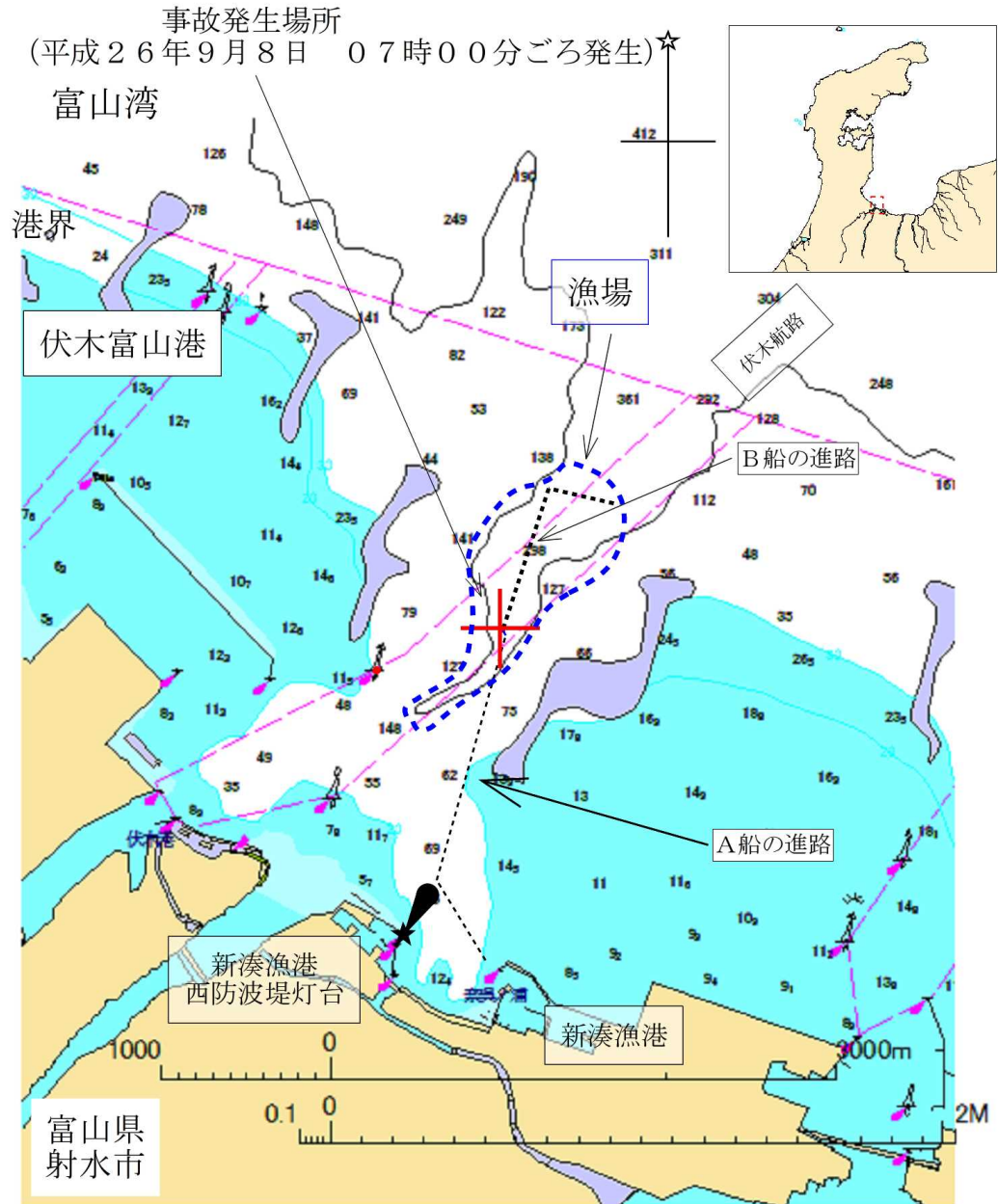
委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年9月8日 07時00分ごろ
発生場所	富山県伏木 ^{ふしきとやま} 富山港伏木航路 新湊漁港 ^{しんみなと} 西防波堤灯台から真方位018° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯36° 48.24′ 東経137° 05.44′）
事故調査の経過	平成26年9月10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 ^{こうえい} 幸栄丸、9.99トン TY2-1438（漁船登録番号）、個人所有 13.64m（Lr）×3.18m×1.02m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、昭和57年6月8日 B 漁船 ^{ほうよ} 第三峰與丸、9.87トン TY2-1427（漁船登録番号）、個人所有 13.19m（Lr）×3.20m×1.04m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、昭和56年10月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 74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50年6月27日 免許証交付日 平成26年9月8日 （平成32年6月6日まで有効） B 船長B 男性 50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56年11月13日 免許証交付日 平成24年6月21日 （平成30年3月4日まで有効） 甲板員B ₁ 男性 67歳 甲板員B ₂ 男性 26歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（甲板員B ₁ ）

<p>損傷</p>	<p>A ウインチローラに曲損 B 操舵室左舷側窓サッシ、通路灯及び防水スイッチに破損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか5人が乗り組み、船長Aが単独で操船に当たり、手動操舵として舵輪後方に立ち、0.75Mレンジとしたレーダーを作動させ、約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、乗組員に甲板上で投網の準備を行わせ、伏木富山港伏木航路付近において、魚群の探索を行いながら北北東進していた。</p> <p>船長Aは、水深が急に深くなる場所を確かめるため、魚群探知機の水深の表示だけを見ており、水深が急に深くなる場所に向けて北～西寄りに変針した直後の平成26年9月8日07時00分ごろ、衝突の衝撃を感じた。</p> <p>B 船は、船長B、甲板員B₁及び甲板員B₂ほか2人が乗り組み、船長Bが単独で操船に当たり、乗組員を甲板上で待機させ、富山県射水市新湊漁港からA船が出航中であることを認めた後、手動操舵として舵輪後方に立ち、0.75Mレンジとしたレーダーを作動させ、約5knの速力で、伏木航路付近において、魚群の探索を行いながら南南西進していた。</p> <p>船長Bは、左舷船首方約100mにA船が北進するのを認め、このままの進路でいけば、いつもと同じように約30～50mの距離をとって左舷対左舷で無難に通過するものと思っていた。</p> <p>甲板員B₂は、船尾甲板左舷側において船首方を向き、船尾方を向いていた甲板員B₁と共に、物入れに腰を掛けていたところ、A船が急に左転してB船に向かって来るのを見て、大声で叫び、右舷側に逃れた。</p> <p>船長Bは、甲板員B₂が大声で叫んでいることに気付き、A船が左に変針し、B船の左舷至近に迫っているのを認めたが、どうすることもできず、B船の左舷中央部とA船の左舷船首部とが衝突するのを目撃した。</p> <p>甲板員B₁は、衝突の衝撃で後方に倒れ、B船で新湊漁港に移送された後、僚船が要請した救急車により病院に搬送され、12日間の入院、加療を要する後頭部挫創、前腕裂創及び左前額部挫滅創を負った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 低潮時、波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、僚船3隻と共に、伏木航路付近の東西及び南北共に約1Mの海域を漁場とする、しろえび漁に従事しており、ふだんから、他の僚船と互いに言葉を交わすことができるほどの約30～50mで行き会っていた。</p>

	<p>船長Bは、A船が左舷側を通過するかと思った時に、A船が急に左転してB船にほぼ直角に衝突してきたように見えた。</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 なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、伏木富山港伏木航路付近を魚群の探索を行いながら北北東進中、船長Aが、魚群探知機の水深表示に意識を集中し、前方の見張りを行っていなかったことから、B船が左舷船首方から接近していることに気付かずに左転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、水深が急に深くなる場所を確かめるため、魚群探知機の水深表示に意識を集中していたものと考えられる。</p> <p>B船は、伏木富山港伏木航路付近を魚群の探索を行いながら南南西進中、船長Bが、左舷船首方に認めたA船と約30～50mの距離をとって通過するものと思っていたところ、A船が左転したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操業中、ふだんから約30～50mの距離を隔てて僚船と通過していたことから、接近するA船に注意を向けていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、伏木富山港伏木航路付近において、A船が魚群の探索を行いながら北北東進中、B船が魚群の探索を行いながら南南西進中、船長Aが、魚群探知機の水深表示に意識を集中し、前方の見張りを行っていないため、B船が左舷船首方から接近していることに気付かずに左転し、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"> ・ 船橋当直に当たる者は、常に適切な見張りを行うこと。 ・ 変針する際には、変針する方向をよく確かめること。 ・ 漁場が狭い場合、行き会う際には僚船同士で連絡を取り合うなどして、船間距離を十分に保つよう努めること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

