

船舶事故調査報告書

平成28年10月6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

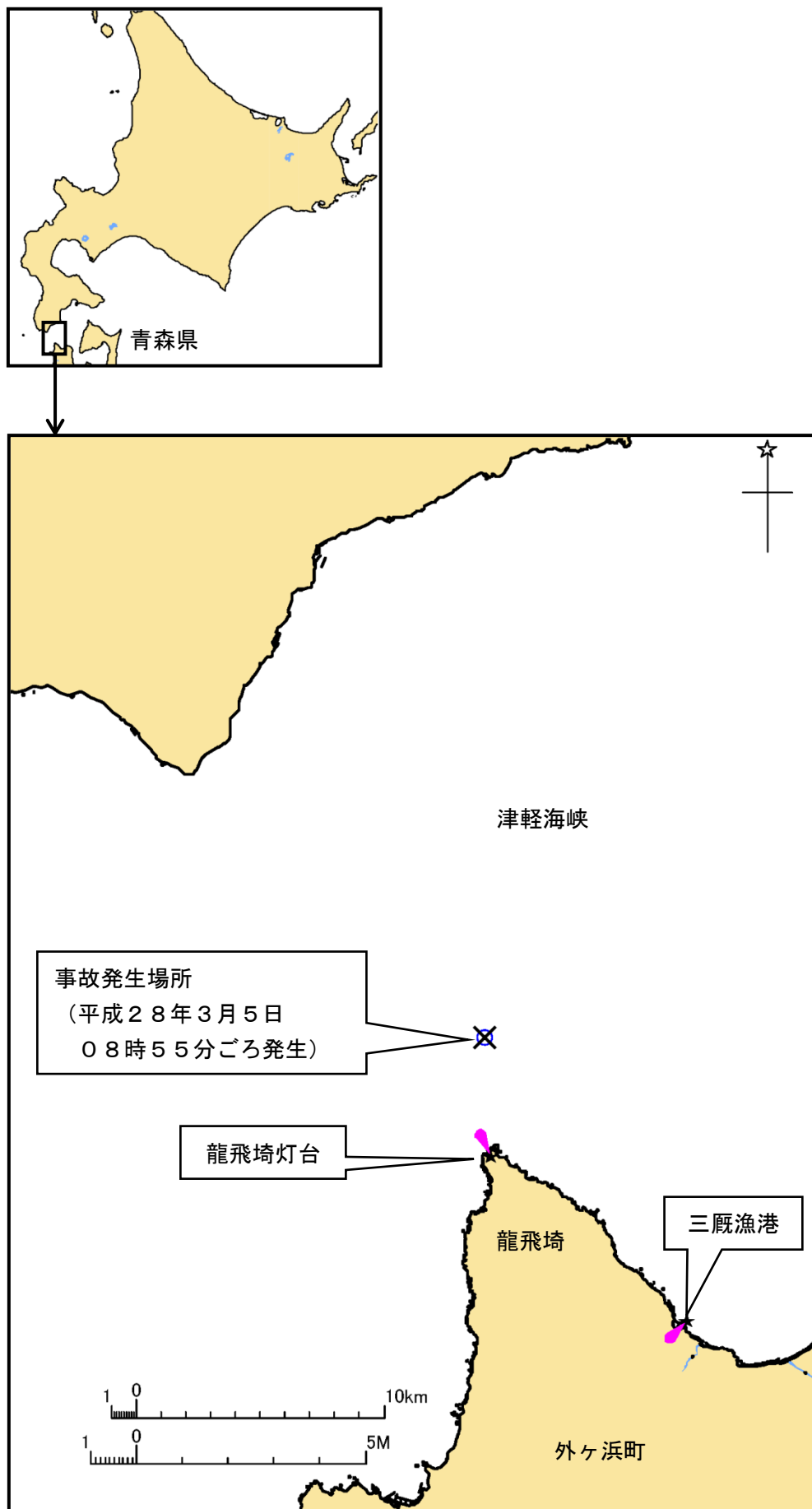
| | |
|---|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成28年3月5日 08時55分ごろ |
| 発生場所 | 青森県外ヶ浜町龍飛埼北方沖 龍飛埼灯台から真方位357° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯41° 18.1′ 東経140° 20.4′） |
| 事故の概要 | 漁船第18千栄丸は、西進中、また、漁船第三大観丸は、発進直後、両船が衝突した。 第18千栄丸は、右舷中央部外板に破口等を生じて沈没し、また、第三大観丸は、船首部に凹損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成28年3月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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18千栄丸、8.82トン AM2-4946（漁船登録番号）、個人所有 13.30m（Lr）×3.06m×0.97m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和54年11月27日 B 漁船 第三大観丸、4.8トン AM3-34026（漁船登録番号）、個人所有 10.41m（Lr）×2.91m×1.15m、FRP ディーゼル機関、283.20kW、昭和63年7月2日 第212-11691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 48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3年3月27日 免許証交付日 平成27年5月1日 （平成33年3月26日まで有効） B 船長B 男性 68歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和54年7月27日 免許証交付日 平成27年5月1日 （平成33年4月21日まで有効） |

| | |
|-------|---|
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 右舷中央部外板に破口等、沈没（全損） B 船首部に亀裂を伴う凹損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：波向 東北東、波高 約1.0m |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、龍飛埼北東方沖で漂泊してめばる一本釣り漁を行い、付近で操業していたB船と無線で交信した後、平成28年3月5日08時48分ごろ、西方に向けて移動を開始した。</p> <p>船長Aは、レーダーで右舷船首方23°0.75M付近に漂泊しているB船を認め、約8ノットの対地速力で、右舷船尾方から波高約1.0mの波浪を受ける状況下、遠隔操縦装置による手動操舵で操船を続けた。</p> <p>A船は、しばらく直進した後、船長Aが、舵を中央として遠隔操縦装置から手を離し、操舵室を出て左舷側通路に移動し、ブルワーク上に並べた針に餌を付ける作業に取り掛かった。</p> <p>船長Aは、針に餌を付ける作業を続けていたところ、08時55分ごろ、衝撃を感じ、操舵室後方を回って右舷側に移動し、右舷中央部にB船を認めてB船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、所属する漁業協同組合と造船所に携帯電話で本事故の状況等を連絡した後、機関室への浸水を認め、無線で同協同組合に救助の要請を行うとともに、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、船長Aが来援した別の僚船に移乗した後、間もなく転覆状態となり、沈没した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、06時20分ごろから龍飛埼北東方沖で漂泊してめばる一本釣り漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、圧流と潮上りを繰り返して操業していたとき、B船の西方に到着したA船を視認して無線で交信し、北西方に移動した。</p> <p>船長Bは、移動後の漁場で1回操業し、潮上りの後、旋回して船首を南南西方に向け、08時52分ごろ機関を中立として漂泊し、旋回中に他船を見掛けなかったため、針から魚を外して餌を付け替え、操舵室右舷後部壁の窓の外から同室内に設置されたGPSプロッターを操作した。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターで現在位置等の確認後、クラッチを前進に入れ、移動を始めた直後に衝撃があり、A船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Aが別の僚船に移乗した後、船長Bが、しばらく事故発生場所付近でA船の状況を見守っていたが、組合長の指示により青森県外ヶ浜町三厩漁港<small>みんまや</small>に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生状況図、付図3</p> |

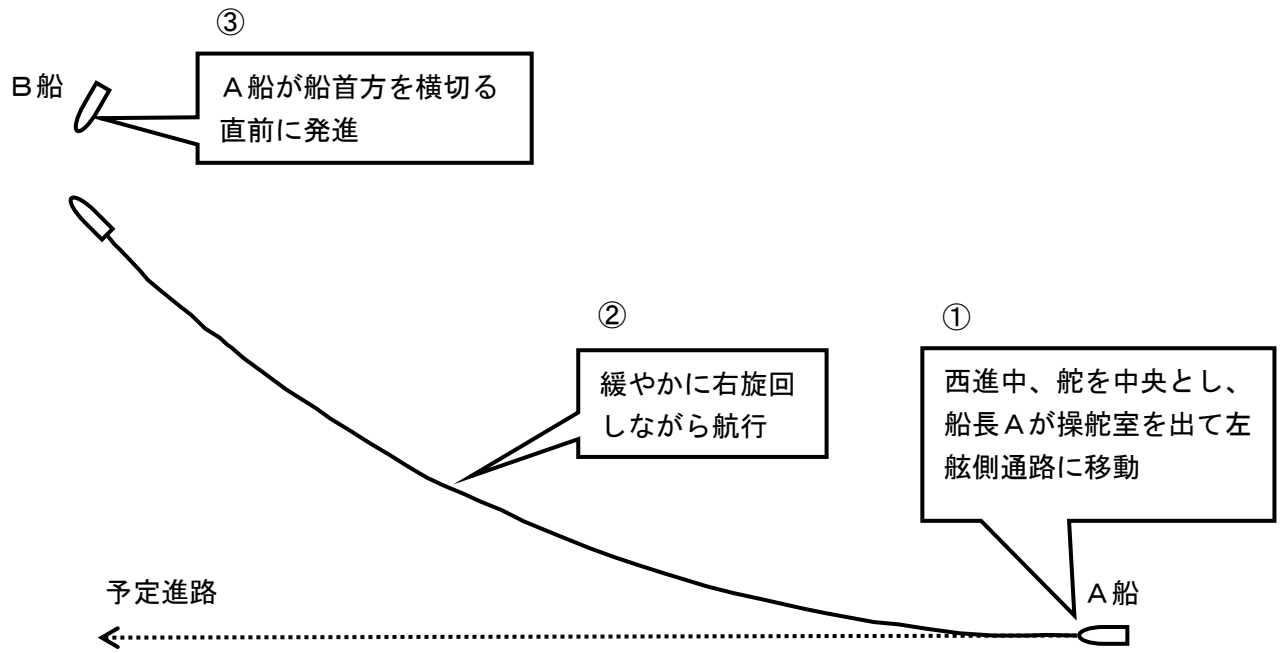
| | |
|---|--|
| | <p>本事故発生直前のA船及びB船の状況 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、直進中、船尾方から波浪を受けると、波浪を受ける舷側に緩やかに旋回する特性を有していた。</p> <p>船長Aは、A船が直進時、船尾方から波浪を受ける舷側に旋回する特性を有していることを認識していたものの、その特性が現れるのは波が高いときだけで、本事故時程度の波浪を船尾方から受けても旋回することはないものと思っていたが、右舷船首方に居たB船に衝突したので、追い波を右舷側に受けて緩やかに右旋回しながらB船に接近したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、操舵室を出て左舷側通路に移動する際、舵を中央としているので、原針路を保持し、西方に向けて直進するものと思っていた。</p> <p>船長Aは、A船には20歳頃から甲板員として、34歳頃から船長としてそれぞれ乗り組んでいた。</p> <p>B船は、操舵室右舷後部壁に遠隔操縦装置を装備し、また、操舵室にGPSプロッターを2台装備し、1台は操舵室右舷後部壁の窓の外から操作することができるよう、同窓付近に設置していた。</p> <p>船長Bは、潮上りした後の旋回中、周囲に他船を見掛けなかったので、周囲に航行の支障となる他船はいないものと思った。</p> <p>船長Bは、潮上りした後の旋回中、A船を無線で呼び出したものの、応答がなかったので、A船は無線の届かない遠方で操業しているものと思った。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、龍飛埼北方沖において、右舷船尾方から波浪を受けながら西進中、船長Aが、右舷前方で漂泊するB船を視認したが、原針路を保持し、西方に向けて直進するものと思い、左舷側通路に移動して見張りを行っていなかったことから、緩やかに右旋回しながらB船に接近していることに気付かず、B船の船首至近を右方に横切る際、発進したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、舵を中央としていることから、原針路を保持し、西方に向けて直進するものと思ったものと考えられる。</p> <p>A船は、本事故時、右舷船尾方から波浪を受けながら舵を中央として航行したことから、緩やかに右旋回した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、龍飛埼北方沖において、船首を南南西方に向けて漂泊中、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないものと思い、操舵室右舷後部壁でGPSプロッターの操作等を行っていて見張りを行って</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>いなかったことから、左舷方から接近するA船に気付かずに発進してA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、潮上りした後の旋回中、周囲に他船を見掛けなかったことから、周囲に航行の支障となる他船はいないものと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船を無線で呼び出したものの応答がなかったため、A船が無線の届かない遠方で操業していると思ったことから、潮上りした後の旋回中、A船を見落とした可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、龍飛埼北方沖において、A船が右舷船尾方から波浪を受けながら西進中、B船が漂泊中、船長Aが、右舷前方で漂泊するB船を視認したが、原針路を保持し、西方に向けて直進するものと思い、見張りを行っていなかったため、緩やかに右旋回しながらB船に接近していることに気付かず、また、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを行っていなかったため、左舷方から接近するA船に気付かずに発進し、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> |
| 参考 | <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"> ・ 常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 |

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生状況図



付図3 本事故発生直前のA船及びB船の状況

