

船舶事故調査報告書

平成28年1月28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23日 05時35分ごろ
発生場所	岩手県宮古市田老漁港南東方沖 陸中真埼灯台から真方位174°3,460m付近 （概位 北緯39°43.2′ 東経142°00.2′）
事故の概要	遊漁船第二清龍丸は、北進中、漁船幸丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第二清龍丸は、船体に擦過痕を生じ、また、幸丸は、船体に亀裂を伴う凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月6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 遊漁船 第二清龍丸、4.4トン IT3-36970（漁船登録番号）、個人所有 9.85m (Lr) × 2.83m × 0.74m、FRP ディーゼル機関、172.00kW、平成2年7月20日 第210-51574号（船舶検査済票の番号） B 漁船 幸丸、0.3トン IT3-52889（漁船登録番号）、田老町漁業協同組合 4.27m (Lr) × 1.41m × 0.61m、FRP ガソリン機関、5.90kW、平成24年4月24日 第212-15484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 69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52年4月15日 免許証交付日 平成24年8月7日 （平成30年8月2日まで有効） B 船長B 男性 63歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年4月10日 免許証交付日 平成22年9月24日

	(平成28年4月9日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首外板に擦過痕 B 左舷船首外板に亀裂を伴う凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北～北西、風力 2、視界 良好 海象：波向 東、波高 約50cm
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、遊漁を行うため、平成27年5月23日05時00分ごろ田老漁港東北東方沖の釣り場に向けて宮古市宮古港神林地区の船だまりから出航した。</p> <p>船長Aは、レーダーを0.75海里レンジとしていたものの、視界が良好であったので、主に目視による見張りを行いながら、約10ノットの対地速力で自動操舵により田老漁港南東方沖を北進した。</p> <p>船長Aは、時折、操舵室両舷側の窓から顔を出して見張りを続けていたところ、右舷船首方約1,000mに‘船首を西北西方に向けて漂泊中の船舶’（以下「C船」という。）を視認した。</p> <p>船長Aは、C船を右舷方に見て通過しようと思い、左舵を取って約4°～5°変針した後、C船の動静に注意を払いながら同じ速力で航行を続け、05時35分ごろ、C船の船首方を通過したのを確認したときに衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、ボンデンと接触したのではないかと思い、操舵室を出て周囲を見渡したところ、船尾方にB船を視認したので、B船と衝突したことを知り、反転してB船に接近し、A船及びB船に負傷者がいないことを確認した後、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が1人で乗り組み、田老漁港から出航し、05時10分ごろ田老漁港東方沖の漁場に到着した。</p> <p>船長Bは、たこ籠漁用のボンデンに船首からロープを取って係留状態とした後、船首を南方に向けて船外機を停止し、かれいの一本釣り漁を始めた。</p> <p>船長Bは、B船の右舷船尾部に座り、目視により周囲の見張りを行いながら、釣り竿を右舷側に出して釣りを行っていたところ、B船の左舷船首方約40～50mに漂泊して釣りを行っているC船のほかに船首方約1,000mにB船に向けて接近して来るA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船はいずれB船を避けるか、又はたこ籠を揚げるために接近して来るのではないかと思い、A船の動静を確認しながら釣りを続けていた。</p> <p>船長Bは、A船が同じ速力でB船の船首方約50mに接近したので危険を感じ、A船に向けて手を振りながら大声で叫んだものの、B船の左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で甲板上に浸入した海水をくみ出した後、B船が自力での航行が可能であることを確認し、A船と共に田老漁港に</p>

	<p>入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の釣り客は、本事故当時、前部及び後部の各甲板に4人ずつ座っていたが、朝早い時間帯の出航であったので、釣り場に着くまで休息していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、レーダーに備えられていた接近警報（他船と接近した際の警報）を使用していなかった。</p> <p>A船は、本事故当時、船首が浮上して船首方に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、衝突するまで船首方にいたB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、船首方に死角が生じていても、操舵室両舷側の窓から顔を出して見張りを行えば、船首方にいる他船を近距離でなければ視認することができると思っていた。</p> <p>船長A及びA船の釣り客8人は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、着用していた救命胴衣に音響信号器具として笛が装備されていたものの、A船に対して笛を鳴らして注意喚起を行わなかった。</p> <p>(写真1、写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="571 976 932 1294"> </div> <div data-bbox="1050 976 1390 1294"> </div> </div> <p>写真1 A船（右舷船首）</p> <p>写真2 B船（左舷船首）</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、田老漁港南東方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方に視認したC船以外に他船を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思いき、C船の動静に注意を向けていて船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、同じ速力で航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船首方に死角が生じていても、操舵室両舷側の窓から顔を出して見張りを行えば、A船から近距離でない限り、船首方にいる他船を視認することができると思っていたことから、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、田老漁港南東方沖でたこ籠漁用のボンデンにロープを取って係留中、船長Bが、船首方約1,000mにB船に向けて接近する</p>

	A船を視認した際、いずれB船を避けて航行するか、たこ籠を揚げるために接近してきたのではないかと思ひ、衝突を避けるための措置をとらなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、田老漁港南東方沖において、A船が北進中、B船がたこ籠漁用のボンデンにロープを取って係留中、船長Aが、右舷船首方に視認したC船以外に他船を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思ひ、C船の動静に注意を向けていて船首方の死角を補う見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、船首方約1,000mにB船に向けて接近するA船を視認した際、いずれB船を避けて航行するか、たこ籠を揚げるために接近してきたのではないかと思ひ、衝突を避けるための措置をとらなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
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"> ・航行中に船首が浮上して船首方に死角が生じる場合には、船首方にいる他船が、自船から遠距離である場合でも視認できない場合があるので、適当な間隔で船首を左右に振ったり、操舵室から出て船首方を確認するなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・海上のボンデンに係留中などにおいても、他船が接近して衝突のおそれがある場合には、余裕のある時期に注意喚起を行うなど衝突を避けるための動作をとること。

付図1 事故発生経過概略図

