

船舶事故調査報告書

平成28年3月3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10月22日 08時35分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市八幡岬南東方沖 勝浦灯台から真方位144°15.0海里付近 （概位 北緯34°56.1′ 東経140°29.9′）
事故の概要	漁船三栄丸は、北北西進中、また、漁船太洋丸は、停船して操業中、両船が衝突した。 太洋丸は、機関長が負傷し、船首部に圧壊を生じ、また、三栄丸は、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年10月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 三栄丸、6.6トン CB2-70226（漁船登録番号）、個人所有 11.99m (Lr) × 3.32m × 1.22m、FRP ディーゼル機関、439.96kW、平成3年3月27日 第232-19054号（船舶検査済票の番号） B 漁船 太洋丸、4.85トン CB3-81150（漁船登録番号）、個人所有 10.90m (Lr) × 2.28m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和52年12月19日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67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49年12月6日 免許証交付日 平成26年5月19日 （平成31年7月3日まで有効） B 船長B 男性 79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3月14日 免許証交付日 平成26年3月25日 （平成32年3月5日まで有効） 機関長B 男性 81歳

	<p>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3月14日 免許証交付日 平成26年3月25日 (平成32年3月5日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 重傷 1人(機関長B)</p>
損傷	<p>A 船首部に擦過傷 B 船首部の圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向東、波高約1.5～2.0m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、八幡岬南東方沖におけるきんめだい漁の操業を終え、平成27年10月22日08時30分ごろ千葉県御宿町御宿漁港に向けて帰航を開始し、真方位約340°の針路及び約10～11ノットの対地速力で航行した。</p> <p>A船は、船長Aが、遠隔操縦装置で操船しながら操舵室の外で見張りをを行い、船首方に他船を認めなかったため、船首方には他船がないものと思い、操舵室に入って自動操舵に切り換え、操縦席に腰を掛けて船首方の見張りをしながら食事をとっていたところ、08時35分ごろ、その船首がB船の右舷船首と衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃でA船がB船と衝突したことに気付き、機関を後進にかけてA船をB船から離し、A船を停船させてB船の損傷状況を確認した。</p> <p>B船は、船長B及び機関長Bが乗り組み、八幡岬南東方沖において、08時25分ごろ船首を風上に向けた状態で停船し、船長Bが船尾甲板で、機関長Bが船首甲板で、それぞれ仕掛けを投入してきんめだい漁の操業を行っていた。</p> <p>船長Bは、操舵室の後部に備え付けられた魚群探知機を見ながら船の位置を微調整していたところ、機関長Bの声を聞き、右舷方を見て約40～50mのところ接近するA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、A船が避航する様子を見せないことから、衝突を避けようと機関を全速力後進にかけたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが無線で僚船に衝突したことを知らせ、救援の要請で来援した僚船が海上保安庁へ本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、衝突の衝撃で船首部が圧壊したものの、船首隔壁から船内への浸水がないことが確認できたので、僚船に付き添われ、微速力前進で航行して千葉県鴨川市鴨川漁港へ帰港した。</p> <p>A船は、僚船と共にB船の状況を見守りながら、鴨川漁港へ入港した。</p> <p>機関長Bは、入港後に左膝に痛みを覚えたことから、救急車で病院へ搬送され、左膝蓋骨骨折と診断された。</p>

<p>その他の事項</p>	<p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> <p>A船は、操縦席に腰を掛けた状態では、船首方に死角（以下「船首死角」という。）を生じていた。</p> <p>船長Aは、視界が良かったのでレーダーを使用せず、操舵室に入る前に目視で船首方を確認したが、他船を認めなかったため、操舵室内で食事をとりながら船首方の見張りを行っていたものの、船首死角を補うために船首を左右に振って前方を確認するなどの対処をしていなかった。</p> <p>船長Aは、50年以上の漁業経験を有し、本事故発生海域付近の航行経験が豊富にあり、本事故発生時間帯に船舶が輻輳することをよく知っていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、レーダーで船首方を確認していれば事故にならなかったと思ったが、操舵室の外で船首方を確認した際、なぜB船が見えなかったのか分からなかった。</p> <p>船長Bは、60年以上の漁業経験を有し、本事故発生海域付近の航行経験が豊富にあり、ふだんの操業中、視界制限状態のとき以外はレーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生時間帯において、本事故発生海域付近を帰航船が多数通航することを知っており、ふだんの操業中、B船に向かって航行して来た他船が、至近に接近してから避けて通過していくのを機関長Bと共に度々経験していた。</p> <p>機関長Bは、B船に接近して来るA船を認め、A船が約40～50mに接近しても避航する様子を見せないため、A船及び船長Bに注意喚起を行い、船長Bは、その声を聞いた。</p> <p>機関長Bは、本事故時、衝突の衝撃で船首甲板上に飛ばされたが、船長Bに安否を確認された際、怪我がない旨を伝えたものの、その後、B船が鴨川漁港に着岸してから左膝に痛みを訴えて動けなくなった。</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、八幡岬南東方沖において北北西進中、船長Aが、船首方に他船がないものと思い込み、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路で操業中の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>船長Aは、操舵室の外で船首方を確認した際に他船を認めなかったことから、船首方に他船がないと思い込んだものと考えられるが、B船を視認できなかった状況については、明らかにすることができなかった。</p>

	<p>B船は、八幡岬南東方沖において停船して操業中、船長Bが、見張りを適切に行っていなかったことから、機関長Bの声で右舷方約40～50mのところ接近するA船を認め、機関を全速力後進にかけたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、八幡岬南東方沖において、A船が北北西進中、B船が停船して操業中、船長Aが、船首方に他船がないものと思い込み、船首死角を補う見張りを行っていなかったため、前路で操業中のB船に気付かず航行し、また、船長Bが、見張りを適切に行っていなかったため、機関長Bの声で右舷方約40～50mのところ接近するA船を認めて機関を全速力後進にかけたものの、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"> ・ 船首死角が生じている場合は、必要に応じてレーダーを使用するなどの船首死角を補う見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

