

船舶事故調査報告書

平成28年8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28年1月26日 08時10分ごろ
発生場所	宮城県名取市 ^{ゆりあげ} 関上漁港東南東方沖 関上港南防波堤灯台から真方位111°11.4海里（M）付近 （概位 北緯38°06.2′ 東経141°11.5′）
事故の概要	漁船第二十八 ^{えいゆう} 栄雄丸は、南南東進中、また、遊漁船第一 ^{けんしん} 謙信丸は、遊漁を行いながら漂流中、両船が衝突した。 第二十八栄雄丸は、左舷船首部外板に擦過傷等を生じ、また、第一謙信丸は、右舷中央部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月27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 漁船 第二十八栄雄丸、19トン KO2-7028（漁船登録番号）、株式会社栄雄丸水産 19.81m（Lr）×4.36m×2.03m、FRP ディーゼル機関、691.00kW、平成24年4月9日 第280-43595号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 第一謙信丸、12トン MG2-4233（漁船登録番号）、個人所有 13.46m（Lr）×4.06m×1.62m、FRP ディーゼル機関、426.59kW、平成8年5月12日 第243-28247号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 漁労長A 男性 33歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年7月22日 免許証交付日 平成27年7月15日 （平成32年7月21日まで有効） 甲板員A 男性 27歳 B 船長B 男性 38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19年6月28日

	免許証交付日 平成23年11月18日 (平成29年6月27日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷等 B 右舷中央部外板及び船室囲壁に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、漁労長A及び甲板員Aほか甲板員等6人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、機関の試運転を行う目的で、平成28年1月26日06時00分ごろ宮城県塩竈市塩釜漁港を出港し、自動操舵により約8ノットの対地速力で南南東進した。</p> <p>漁労長Aは、機関室等の点検に赴くこととし、07時45分ごろレーダー及び目視により周囲に他船を見掛けなかったため、操船に不案内な甲板員Aを見張りに当たらせ、他の船舶が近づくような時は知らせるように指示をして操舵室を離れた。</p> <p>漁労長Aは、07時55分ごろ一旦操舵室に戻り、レーダー及び目視により周囲を見渡して他船がないことを確認した後、再度、操舵室を離れた。</p> <p>漁労長Aは、自室出入口付近で冷凍機の切替え作業を行っていたところ、自室の船内電話が鳴って甲板員Aに呼び出され、操舵室に戻った直後、08時10分ごろA船の左舷船首部が何かと衝突するのを見た。</p> <p>A船は、漁労長Aが、何かと衝突した場所に引き返し、B船と衝突したことを確認した後、B船と共に塩釜漁港に帰った。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、釣り客4人を乗せ、遊漁を行う目的で、05時45分ごろ閑上漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、釣り場を変えることとし、07時40分ごろ南東方2.8M付近の釣り場に向けて移動を始め、08時00分ごろ閑上漁港東南東方沖の釣り場に到着し、船尾にспанカを展張して南西の風に船首を向け、釣り場から離れないよう機関を調整しながら漂泊して遊漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、レーダーで約1.5～2.0Mの所にA船の映像を認めた後、その動向を観察していたところ、まっすぐB船に接近してきていたが、A船がB船に近づいてから停止又はB船を避けて行くものと思った。</p> <p>船長Bは、A船が約150～200mに接近した頃、A船が漁船であることが分かって衝突の危険を感じ、汽笛を4、5回鳴らし、機関を後進にかけたが、B船の右舷中央部にA船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、釣り客に負傷がないこと及び船体に浸水がなく自力で航</p>

	<p>行できることを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、A船と共に塩釜漁港に入港した。</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船は、船長が乗船していなかった。</p> <p>漁労長Aは、ふだん甲板員Aを見張りの補助に当たらせており、甲板員Aを単独で見張りに当たらせることがなかったが、3Mレンジで使用していたレーダー及び目視で周囲を見渡した際、他船を見掛けなかったため、短時間であれば他船と接近することはないと思い操舵室を離れた。</p> <p>A船は、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>船長Bは、レーダーでA船の映像を認め、目視で確認したところ、A船の船首部分しか見えなかったため船型が分からず、まっすぐB船に接近してくるので海上保安庁の巡視艇が臨検等に来るのではないかと考えていた。</p> <p>船長Bは、接近してくるA船が漁船だと分かった後、汽笛を鳴らしてA船の避航に期待してその動向を見ていたが、A船が更に接近したので衝突を避けられないと思った。</p> <p>B船の甲板員は、汽笛が連続して4、5回鳴ったのを聞き、A船が接近していることに気づき、釣り客4人もA船の接近に気付いていた。</p> <p>船長Bは、避航が見られないA船をどのように避ければ良いのか分からなかったが、A船が間近に迫った頃に僅かに右転して船首方に向けているように見えたので、機関を後進に掛けたが、回転数を上げる時間的余裕がなかった。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、関上漁港東南東方沖を南南東進中、漁労長Aが、操船に不案内な甲板員Aを単独で見張りに当たらせて操舵室を離れたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>漁労長Aは、周囲に他船を見掛けなかったため、短時間であれば他船と接近することはないと思っていたことから、操舵室を離れたものと考えられる。</p> <p>漁労長Aが一旦操舵室に戻った際、右舷船首方に南東進中のB船をレーダーで探知していた可能性があると考えられるが、漁労長AがB船の映像を認めなかった状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>甲板員Aの見張りの状況については、明らかにすることはできなかった。</p>

	<p>B船は、閑上漁港東南東方沖で遊漁を行いながら漂泊中、船長Bが、A船が漂泊中のB船を避けると思い、衝突を避けるための動作が遅れたことから、汽笛を吹鳴し、機関を後進にかけたが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、接近するA船の船型が分からず、海上保安庁の巡視艇が臨検等に来ているのではないかと考えていたことから、A船が漂泊中のB船を避けると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、閑上漁港東南東方沖において、A船が南南東進中、B船が遊漁を行いながら漂泊中、漁労長Aが、操船に不案内な甲板員Aを単独で見張りに当たらせて操舵室を離れ、また、船長Bが、A船が漂泊中のB船を避けると思い、衝突を避けるための動作が遅れたため、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>
参考	<p>船長Bは、本事故後、危険を感じた際は早めの回避行動を取るようにし、他船が0.5M以内に接近した場合、一旦釣りをやめ、自ら避けるようにした。</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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 操船に不案内な者を見張りに当たらせる場合、熟練者と共に見張りに当たらせたり、レーダーの接近警報を活用するなどして、報告する基準となる他船との距離等を具体的に指示すること。 ・ 漂泊中、他船が接近して衝突するおそれがある場合には、十分に余裕のある時機に衝突を避けるための措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

