

船舶事故調査報告書

平成31年3月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年7月20日 02時12分ごろ
発生場所	茨城県大洗町大洗港 大洗港沖防波堤南灯台から真方位336° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯36° 18.5′ 東経140° 34.7′）
事故の概要	漁船鯖丸 ^{さば} 及び漁船汀丸 ^{みぎわ} は、共に南南西進中、両船が衝突した。 汀丸は、船長が負傷し、船尾部ブルワークの亀裂等を生じ、また、鯖丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月6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 鯖丸、4.9トン IG3-5807（漁船登録番号）、個人所有 11.80m（Lr）×3.11m×0.81m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和60年3月2日 B 漁船 汀丸、1.5トン IG3-6633（漁船登録番号）、個人所有 7.30m（Lr）×2.11m×0.91m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成6年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43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10年4月28日 免許証交付日 平成30年1月24日 （平成35年4月27日まで有効） B 船長B 男性 65歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年6月12日 免許証交付日 平成28年2月12日 （平成33年6月11日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷

	B 船尾部ブルワークに亀裂、スパンカーマストに折損、操舵スタンド風防に破損
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>月没時刻：7月19日23時10分ごろ</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長A及び甲板員Aほか甲板員2人が乗り組み、固定式刺し網を揚収する目的で、平成30年7月20日02時09分ごろ、法定灯火を表示し、漁場に向けて大洗港第1ふ頭の係留場所を出発した。</p> <p>本船は、船長Aが、操舵室で舵輪の前に立って手動操舵により操船に当たり、レーダーを作動させて0.25Mレンジとし、時折右舷側窓から外に顔を出して目視により見張りを行いながら第1ふ頭船だまりの出入口付近まで約5～6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西南西進し、同出入口を通過した後、左転して約16～17knに増速して南南西進を始めた。</p> <p>甲板員Aは、前部甲板でLED作業灯を点灯し、漁獲物を入れる籠に魚倉の氷を入れる作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、黄色回転灯、白色灯などを点灯し、列を組んで同航する数隻の漁船群(以下「本件漁船群」という。)を前方に視認し、‘列の後尾の黄色回転灯’(以下「本件回転灯」という。)を点灯した漁船の右舷側を追い越そうとして、本件回転灯に注意し、船首方に他船はいないと思い、右舵を取って航行した。</p> <p>A 船は、船長Aが、甲板員Aの「ストップ」という大声を聞き、前方をよく見たところ、至近にB船の白色全周灯及びスパンカーマストを認め、主機のクラッチを中立に操作したものの、02時12分ごろ船首部がB船の船尾部に衝突した。</p> <p>A 船は、船長Aが船長Bの頭部の負傷を認め、甲板員Aが119番で救急車を要請した後、B船をえい航して第1ふ頭の魚市場岸壁に着岸した。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、すずきの一本釣り漁の目的で、02時08分ごろ、法定灯火を表示し、僚船3隻と共に漁場に向けて大洗港第1ふ頭の係留場所を出発した。</p> <p>船長Bは、操舵室で舵輪の前に立って手動操舵により操船に当たり、目視により見張りを行いながら第1ふ頭船だまりの出入口付近まで約4～5knの速力で西南西進し、同出入口を通過した後、左転して約10knに増速して南南西進を始めた。</p> <p>B 船は、船長Bが、前方の本件回転灯を目標にしながら航行していたところ、後方からエンジン音が聞こえ、危ないと思い左舵を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>B 船は、船長Bが折損したスパンカーマストの直撃を受けて頭部を</p>

	<p>負傷し、A船にえい航されて第1ふ頭の魚市場岸壁に着岸した。</p> <p>船長Bは、救急車により病院に搬送され、後頭部挫滅創と診断された。</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>船長Aは、ふだん、‘先頭と後尾に黄色回転灯を点灯した漁船を配置し、その間に数隻の小型船を挟み、列を組んで出漁する漁船群’ (以下「出漁漁船群」という。) をよく見掛けていたので、本件漁船群を視認した際、本件回転灯を点灯した漁船とA船の間には他船はいないと思い込んだと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、前部甲板で作業灯を点灯していたので、B船の白色全周灯が作業灯に紛れ、B船の灯火を見落としたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、黄色回転灯を点灯した列の先頭と後尾の漁船の間に挟まれ、4～5隻で船団を組んで出漁しているが、本事故時は、たまたまB船が出遅れて後尾に位置し、本件漁船群に遅れないように付いて行こうとして前方の本件回転灯を見ながら航行しており、後方をよく確認していなかったため、後方から接近するA船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、大洗港を南南西進中、本件漁船群を追い越す際、本件回転灯を点灯した漁船とA船の間には他船はいないと思い込み、本件回転灯に意識を向け、船首方の見張りを適切に行わずに航行を続けたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん、出漁漁船群をよく見掛けており、黄色回転灯を点灯した列の先頭と後尾の漁船の間以外に他船を見掛けなかったことから、本件回転灯を点灯した漁船とA船の間には他船はいないと思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前部甲板で作業灯を点灯した状態で前方の見張りを行っていたことから、B船の白色全周灯が作業灯に紛れ、B船の灯火を見落とした可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、大洗港を南南西進中、本件漁船群に追従しようとして本件回転灯に意識を向け、後方の見張りを適切に行わずに航行を続けたことから、後方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、大洗港において、A船及びB船が共に南南西進中、船長Aが、本件漁船群を追い越す際、本件回転灯を点灯した漁船とA船の間には他船はいないと思い込み、本件回転灯に意識を向け、船首方の見張りを適切に行わずに航行を続け、また、船長Bが、</p>

	<p>本件漁船群に追従しようとして本件回転灯に意識を向け、後方の見張りを適切に行わずに航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 夜間、出漁する漁船群を追い越す際は、船首方に他船がないかレーダーを活用して確認するなど常時適切な見張りを行うこと。 ・ 航行中に前部甲板で作業灯を使用する際は、見張りの妨げにならないよう留意すること。 ・ 僚船に追従して航行する場合であっても、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

