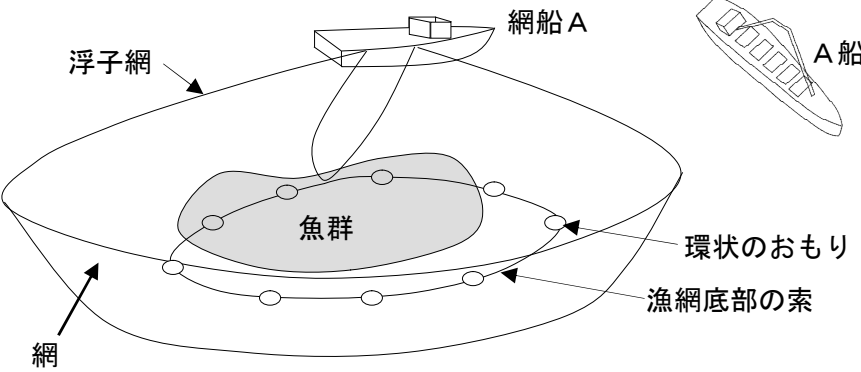


船舶事故調査報告書

令和元年12月18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31年2月11日 18時45分ごろ
発生場所	茨城県北茨城市 ^{おおつ} 大津港東南東方沖 大津岬灯台から真方位127°16.1海里（M）付近 （概位 北緯36°40.0′ 東経141°04.1′）
事故の概要	漁船第五十二石田丸 ^{いしだ} は、漂泊中、また、漁船第十一海栄丸 ^{かいえい} は、北進中、両船が衝突した。 第五十二石田丸は、右舷船尾部外板に凹損等を生じ、また、第十一海栄丸は、右舷船尾部ブルワークの凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年3月11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 第五十二石田丸、236トン 142420、株式会社石田丸漁業 46.25m（Lr）×8.50m×3.80m、鋼 ディーゼル機関、2,501kW、平成27年3月 B 漁船 第十一海栄丸、199トン 142313、丸成漁業株式会社 39.40m（Lr）×9.20m×3.60m、鋼 ディーゼル機関、2,206kW、平成26年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 37歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成16年7月29日 免状交付年月日 平成31年2月5日 免状有効期間満了日 令和6年7月28日 B 船長B 男性 36歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成25年4月9日 免状交付年月日 平成30年1月10日 免状有効期間満了日 令和5年4月8日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷

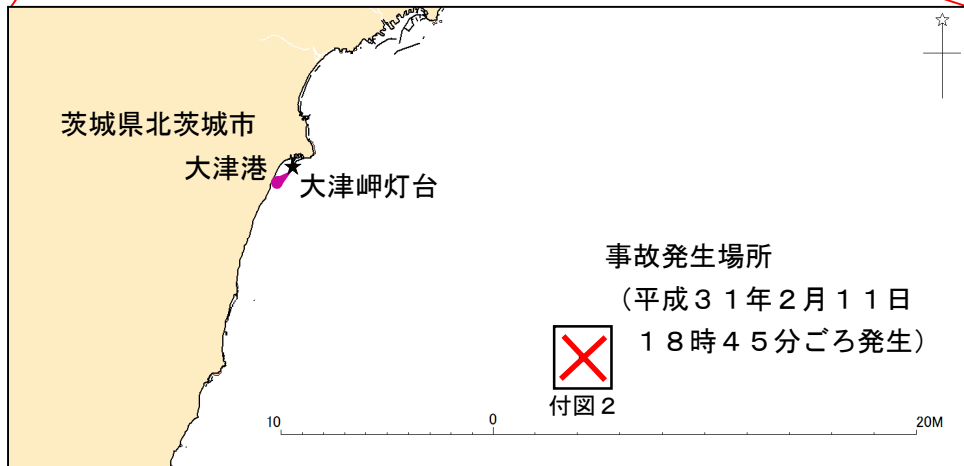
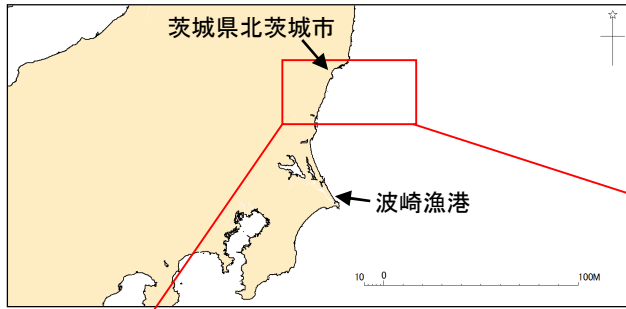
	B 右舷船尾部ブルワーク及びサイドローラーに凹損、右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風速 4～5m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1～2m</p> <p>日没時刻：17時12分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、まき網漁の運搬船で、船長Aほか9人（日本国籍7人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、網船1隻（以下「網船A」という。）と共に大津港東南東方沖の漁場へ向けて平成31年2月11日12時45分ごろ茨城県神栖市波崎漁港を出港した。</p> <p>網船Aは、18時20分ごろ大津港東南東方沖で魚群を探知し、18時35分ごろ浮子網で半径約250mの円状に魚群を取り囲み、船首を東方に向けて漂流した状態で、漁網底部にある環状に配置されたおもりに通す索を締め付けたのち、舷側からおもりの束を引き揚げる環巻き作業を始めた。</p> <p>A船は、環巻き作業が終わるまで網船Aの東方約150～200mの場所でソナー*1により網船Aのまき網に入った魚群を監視ながら、船首を南南東に向けて漂流して待機していた。（図1参照）</p>  <p>図1 網船A及びA船の操業状況</p> <p>船長Aは、レーダー2台で周囲を監視し、左舷船尾方にB船の映像を認め、18時38分ごろB船がA船の左舷正横を通過して南進するのを認めた後、魚群を監視していたところ、反転してA船及び網船Aに向かって北進するB船の右舷灯及びマスト灯2個を視認した。</p> <p>船長Aは、B船を視認後、1,000mとしたレーダーレンジで右舷船首方約300～400mにB船の映像を探知し、B船の動静を監視していたところ、B船が左転したので、B船が網船Aの西方に離れて行くと思い、ソナーで魚群の監視を続けたところ、B船が針路を右方に変えてA船の右舷中央部に向かってくるのを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船との衝突を避けるつもりで主機の操縦レバーを中立運転状態から操作し、可変ピッチプロペラ（以下「CPP」</p>

*1 「ソナー」とは、音響を使って魚群を探知する機器であり、魚群探知機が船体直下を探知することに対し、周囲方向を探知できるものをいう。

	<p>という。)の翼角を前進10°の半速力として回転数を上げ、左舵を取ったが、18時45分ごろA船の右舷船尾部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、網船AにB船と衝突した事実を知らせ、A船の損傷状況を確認したところ、航行可能と判断し、網船Aのまき網で捕獲した漁獲物を積載したのち、波崎漁港に帰港した。</p> <p>B船は、まき網漁の網船で、船長B及び漁労長(以下「漁労長B」という。)ほか25人(日本国籍23人、インドネシア共和国籍2人)が乗り組み、2隻の僚船と共に大津港東南東方沖の漁場へ向けて2月11日15時30分ごろ同港を出港し、魚群探索を始めた。</p> <p>B船は、船長Bが、レーダー2台を作動し、手動操舵により約11ノットの対地速力で南進中、目視及びレーダーで右舷方に航行中の法定灯火を表示した網船A及びA船を認め、18時38分ごろ両船を右舷正横に見て通過した。</p> <p>B船は、漁労長Bの指示により、操業中である他船団の網船Aの網に入った魚群の状況を把握する目的で右回頭し、環巻き作業中の網船Aの船首部付近に針路を向けて北進した。</p> <p>船長Bは、18時42分ごろレーダー1台で船首方約1,000mに網船A及びA船の映像を確認し、両船に接近しながら、別の1台のレーダーレンジを約500mにして網船Aの網の映像を監視しながら航行を続け、漁労長Bがソナーで同網の中の魚群を監視していた。</p> <p>船長Bは、ソナーで網船Aの網に入った魚群を探る目的で、漁労長Bに左舵を取るよう指示を受けて針路を網船Aの網の西端に向けた後、間もなく漁労長Bに右舵を取るよう指示を受け、右舵20°とした。</p> <p>B船は、船長Bが、レーダーで網船Aの網の映像を確認しながら右転中、A船が約100mの間近に接近していることに気付く、衝突の危険を感じ、左舵を取り、CPPの翼角を0度として減速したが、A船と衝突した。</p> <p>B船は、乗組員がB船の損傷状況を確認し、漁労長Bが、A船の漁労長と無線で連絡を取り、A船の損傷状況及び人がいないことを確認した後、福島県いわき市小名浜港で修理することとし、12日01時20分ごろ同港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図(推定)、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況(修理後)、写真3 B船、写真4 B船の損傷状況(右舷船尾部ブルワークの凹損)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船が、A船を避けてくれると思い、漂泊を続けていたが、もっと早くB船との衝突の危険を感じ、衝突を避けるための措置をとるべきであったと本事故後に思った。</p>

	<p>船長Bは、網船Aの網を損傷させれば損害が多額になるので、レーダーで同網の映像を監視しながら、同網のレーダー映像に意識を向けて網船Aの網に近づき過ぎないように同網に沿って操船していたので、A船の方を注意して見ていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船が表示している灯火から微速力で航行中であるように見えており、網船が運搬船に対して慣習として優先的な立場なので、今回もA船がB船を避けてくれると思っていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、A船及びB船に負傷者がいなかったため、海上保安庁への通報を行っていなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<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、大津漁港東南東方沖において漂泊中、船長Aが、レーダーでA船及び網船Aに向けて北進するB船を認めた際、B船が左転したので網船Aの西方に向けて離れて行くと思い、ソナーで魚群の監視を続けたことから、右方に転針して接近してくるB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大津漁港東南東方沖において北進中、船長Bが、網船Aの網の映像をレーダーで見ることに意識を向けて航行していたことから、A船が間近に接近していることに気付いて左舵を取って減速したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大津港東南東方沖において、A船が漂泊中、B船が北進中、船長Aが、B船が左転したので網船Aの西方に向けて離れて行くと思い、ソナーで魚群の監視を続け、また、船長Bが、網船Aの網の映像をレーダーで見ることに意識を向けて航行していたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 運搬船の船長は、網船が操業中の警戒業務及び魚群監視作業中においても、他船が付近を航行し、衝突のおそれを感じた場合、汽笛を吹鳴して注意喚起し、他船に存在を知らせるか又は早めに主機を使用して避航動作をとること。 ・ 巻き網船の船長は、他船団の巻き網船が操業中、同船の網及び周囲の運搬船と安全な距離を保って通過すること。 ・ 船長は、海難その他の異常の事態が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図（推定）

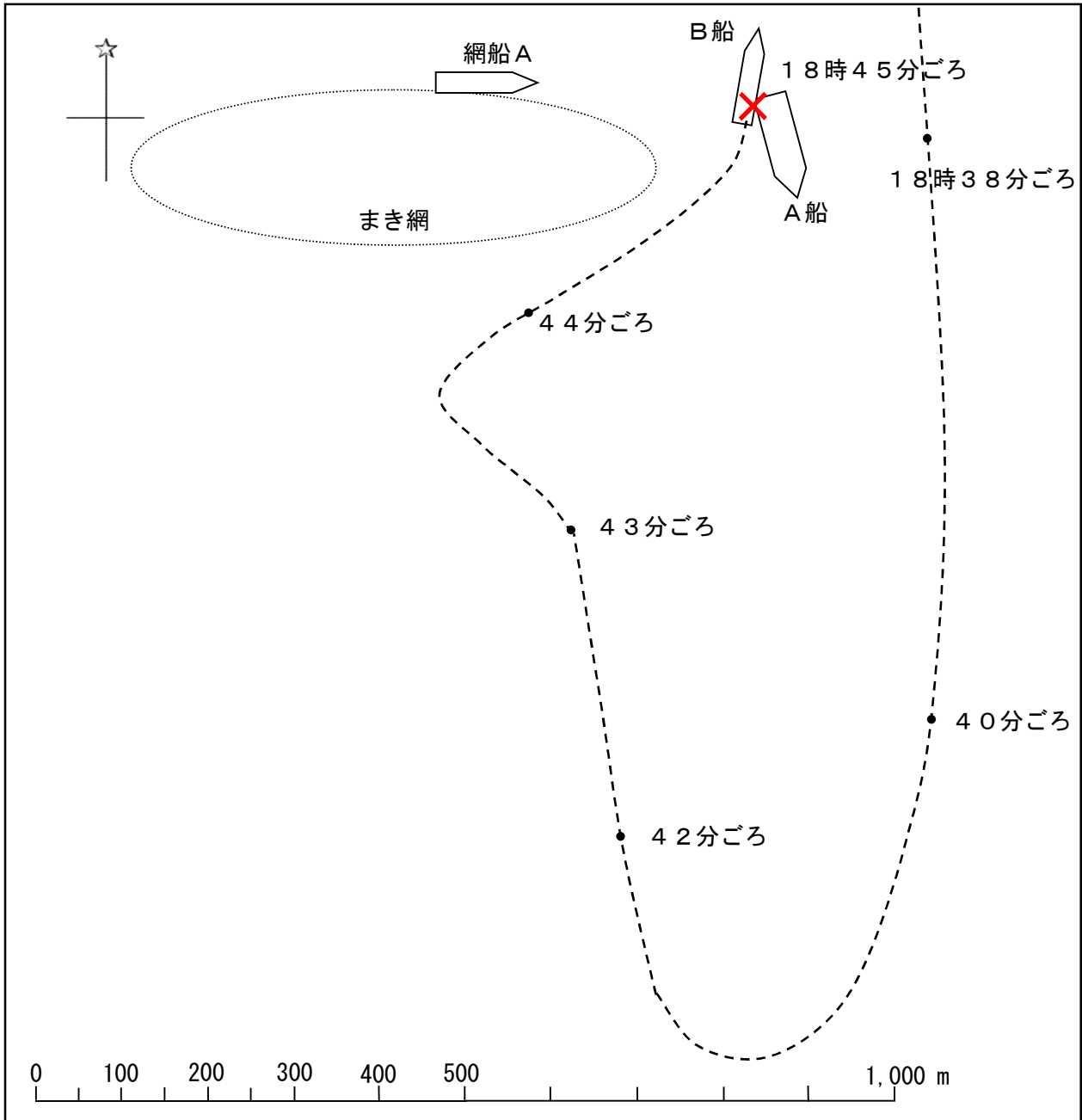


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況（修理後）



写真3 B船



写真4 B船の損傷状況
（右舷船尾部ブルワークの凹損）

