

船舶事故調査報告書

平成22年6月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年10月23日 03時58分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市陸前御崎岬灯台から真方位106° 1,200m付近 <small>りくぜんおさきさき</small> （概位 北緯38° 51.3′ 東経141° 41.2′）
事故調査の経過	平成21年10月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第三十八功洋丸、19トン MG2-6221（漁船登録番号）、個人所有 17.80m(Lr)×4.07m×1.78m、FRP ディーゼル機関、534kW、平成元年12月25日 B 漁船 和光丸、1.7トン <small>わこう</small> MG3-27307（漁船登録番号）、個人所有 9.05m(Lr)×2.06m×0.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和56年2月21日
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 32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11年2月26日 免許証交付日 平成20年5月19日 （平成26年2月25日まで有効） B 船長 男性 68歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和55年3月27日 免許証交付日 平成17年4月18日 （平成23年4月15日まで有効）
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷船尾部に破口、機関及び電気系統に濡れ損
事故の経過	A船は、船長ほか5人が乗り組み、さんま棒受網漁の目的で、平成21年10月22日11時00分ごろ宮城県気仙沼市気仙沼漁港を出港し、岩手県宮古市東南東方沖の漁場で操業を行い、翌23日00時30分ごろ法定灯火を表示して帰途についた。 船長Aは、単独で船橋当直につき、気仙沼湾（東湾）沖に向けて約10.5ノットの速力で自動操舵により南西進中、左舷前方に約10隻の大型刺

	<p>し網漁船を、また、右舷前方に数隻のさけ刺し網漁船を視認し、レーダーで大型刺し網漁船までの距離が約3海里（M）であることを確認した。</p> <p>このとき、船長Aは、船首方約3Mのところにも幾つかのレーダー映像を認めたが、刺し網漁の浮きが多い水域であることから、それらの映像であると考え、その後大型刺し網漁船の動静を確認しながら航行した。</p> <p>船長Aは、入港に備えて投光器を点灯することとし、操舵室右舷後部にある配電盤のところへ移動したとき、ファクシミリで「サンマ漁海況情報」を受信していたことに気付いた。</p> <p>船長Aは、移動している漁船もいなかったことから、03時54分ごろ操舵室の天井灯を点灯し、船尾方に向いたまま「サンマ漁海況情報」を読んでいたとき、衝突の衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、転覆しているB船を認め、海上保安庁に通報したのち、集魚灯などを点じてB船乗組員の安否を確認したところ、船底をたたく音を聞いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、さけ刺し網漁の目的で、10月23日03時00分ごろ気仙沼市宿浦漁港を出港し、03時30分ごろ気仙沼湾（東湾）沖の漁場に到着し、03時45分ごろ白色の全周灯、両色灯、黄色の回転灯及び作業灯を表示して投網作業を開始し、03時55分ごろ同作業を終えた。</p> <p>04時00分ごろ、B船の近くで操業していた僚船2隻の船長は、船長Bを無線で呼びかけたが応答がないうえに、B船が操業していた付近にA船が集魚灯などを付けて停止していることから、不審に思って接近したところ、B船が衝突して転覆していることを知った。</p> <p>船長Bは、06時56分ごろ海上保安庁の特殊救急隊により船内から救出されたが、07時45分搬送された病院で死亡が確認された。</p> <p>A船は自力で気仙沼漁港に入港し、B船は僚船により御崎港にえい航された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北～北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 1～2m、水温 17～18℃</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bの死因は、溺死であった。</p> <p>船長Aの海上保安庁への通報は、衝突の約5分後であった。</p> <p>海上保安庁の記録によれば、船長Aからの通報時刻は04時03分であった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1615 813 1659">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1615 1457 1659">A あり、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1659 813 1704">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1659 1457 1704">A なし、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1704 813 1749">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1704 1457 1749">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1749 813 2045">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1749 1457 2045"> <p>A船は帰航中、B船は操業中、両船が衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面で、船首方約3Mに数個の映像を認めたが、刺し網漁の浮きが多い水域であることから、それらの映像だと思い込み、その後大型刺し網漁船の動静を確認することに意識を集中させ、適切な見張りを行っていなかった可</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B 不明	船体・機関等の関与	A なし、B 不明	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は帰航中、B船は操業中、両船が衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面で、船首方約3Mに数個の映像を認めたが、刺し網漁の浮きが多い水域であることから、それらの映像だと思い込み、その後大型刺し網漁船の動静を確認することに意識を集中させ、適切な見張りを行っていなかった可</p>
乗組員等の関与	A あり、B 不明								
船体・機関等の関与	A なし、B 不明								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は帰航中、B船は操業中、両船が衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面で、船首方約3Mに数個の映像を認めたが、刺し網漁の浮きが多い水域であることから、それらの映像だと思い込み、その後大型刺し網漁船の動静を確認することに意識を集中させ、適切な見張りを行っていなかった可</p>								

		<p>能性があると考えられる。</p> <p>船長 A が B 船の存在に気付いていなかったこと、及び船長 B が死亡していることから、両船が衝突するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長 B は、救命胴衣を着用していたので、転覆した船内でしばらく生存していたものと考えられるが、溺水するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、気仙沼湾（東湾）の沖において、A 船が気仙沼漁港に向けて南西進中、B 船がさけ刺し網漁の操業中、A 船が適切な見張りを行っていなかったため、B 船の存在に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	