

## 船舶事故調査報告書

平成27年6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（ケーソン）
発生日時	平成26年11月2日 04時50分ごろ
発生場所	福島県相馬市相馬港 相馬港2号ふ頭波除堤灯台から真方位065° 255m付近 （概位 北緯37° 50.55′ 東経140° 57.89′）
事故調査の経過	平成26年12月17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。
<b>事実情報</b> 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	遊漁船 第二豊漁丸 <sup>ほうりょう</sup> 、18トン 220-21158福島、個人所有 14.90m (Lr) × 4.48m × 1.40m、FRP ディーゼル機関、588.40kW、平成12年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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11月28日 免許証交付日 平成25年10月18日 （平成31年4月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	球状船首部に凹損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、相馬港1号ふ頭南側の船だまりを出航し、同港口に向けて約5～6ノット（kn）の速力で操舵リモコンによる手動操舵により北進した。 船長は、操舵室右舷側に立ち、本事故前日にレーダーが故障したので目視のみによる見張りを行い、右舷船首方に錨泊しているクレーン船の灯火を視認し、左転して避航した後、針路を北北東に向けて航行を続けた。 本船は、出航時から釣り客の1人が操舵室にいたので、何かにぶつかって怪我 <sup>けが</sup> などをしないよう操舵室内の照明を点灯しており、また、湿気の影響で操舵室前面の窓が曇っていたので、船首方が見えづらい状態であった。 船長は、1.26海里レンジとしたGPSプロッターで船位を確認

	<p>しながら北北東進を続けていたが、黄色灯浮標が左舷船首方に見えたので、不審に思ったところ、平成26年11月2日04時50分ごろ船首部に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、操舵室右舷側の扉を開け、船首方を確認したところ海面上にケーソンを視認し、ケーソンと衝突したことを知った。</p> <p>本船は、船長が船舶所有者に事故の発生を連絡した後、浸水の有無を確認したところ、浸水しておらず、自力航行が可能であったので、出航場所に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p> <p>日出時刻：06時02分ごろ</p> <p>相馬市の西方約39kmにある福島市の本事故当時の湿度は93%であった。</p>
その他の事項	<p>船長は、本事故当時、本船の乗船が約3～4回目であった。</p> <p>船長は、釣り客からの要望を受け、夜間、出航することとなった。</p> <p>船長は、南防波堤突端の南南西側にケーソンが設置されていること、及びケーソンの北西方及び南西方に黄色灯浮標が2基設置されていることを知っており、出航する場合は、ふだんから同灯浮標を右舷側に見て航行していた。</p> <p>船長は、ふだん、相馬港内を約10kmの速力で航行しており、本事故当時の速力で航行していれば、灯浮標などに直前で気付いても避けることができると思っていた。</p> <p>本船の釣り客は、操舵室にいた釣り客を除き、操舵室後方のサロン又は船尾甲板で釣りの準備を行っていた。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターにケーソン及び黄色灯浮標の場所を登録していなかった。</p> <p>船長は、レーダーが使用可能であれば、ケーソンをレーダーで探知できた可能性があったと思った。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかったが、釣り客5人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>ケーソンの周囲には、ケーソンの北西方及び南西方に黄色灯浮標が2基設置されているほか、ケーソンの東方にある南防波堤上にも黄色標識灯が2基設置されており、いずれも灯質は毎4秒に1閃光で、光達距離は4.5kmであった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	あり
判明した事項の解析	本船は、相馬港を北北東進中、船長が、操舵室内の照明を点灯した

	<p>上に、湿気で操舵室前面の窓が曇った状況下、目視による見張りを行っていたことから、南防波堤突端の南南西側に設置されたケーソンに接近していることに気付かず、黄色灯浮標を左舷船首方に視認したものの、同ケーソンに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから相馬港内を約10knの速力で航行しており、約5～6knの速力で航行していれば、灯浮標などに直前で気付いても避けることができると思っていたことから、操舵室内の照明を点灯した上に、操舵室前面の窓が曇った状態で航行した可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、相馬港を北北東進中、船長が、操舵室内の照明を点灯した上に、湿気で操舵室前面の窓が曇った状況下、目視による見張りを行っていたため、南防波堤突端の南南西側に設置されたケーソンに接近していることに気付かず、黄色灯浮標を左舷船首方に視認したものの、同ケーソンに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>船舶所有者は、本事故後、操舵室にエアコンを設置し、操舵室の窓が曇らないよう措置した。</p> <p>船長は、本事故後、GPSプロッターにケーソン等の障害物を避ける経路を入力し、同経路を航行することとした。</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"> <li>・ 船長は、見張りの妨げとならないよう航行中は操舵室内の照明を消すこと及び窓の曇りを取ることを。</li> <li>・ 航海計器等の故障は、できる限り早期に修理し、有効に活用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

