

## 船舶事故調査報告書

平成29年3月2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5月28日 13時10分ごろ
発生場所	宮城県亶理町荒浜漁港東方沖 <small>ゆりあげ</small> 関上港南防波堤灯台から真方位122°17海里（M）付近 （概位 北緯38°01.2′ 東経141°16.3′）
事故の概要	漁船亶理丸は、南東進中、また、プレジャーボート海宝は、漂流中、両船が衝突した。 海宝は、船長及び同乗者2人が負傷し、左舷船尾部外板に破口等を生じ、また、亶理丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年5月30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	A 漁船 亶理丸、9.1トン MG2-4246（漁船登録番号）、宮城県南部施設保有漁業協同組合 14.50m（Lr）×3.40m×1.38m、FRP ディーゼル機関、364.00kW、昭和53年6月18日 第210-42506号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 海宝、5トン未満 210-32703宮城、個人所有 6.34m（Lr）×2.03m×0.64m、FRP ディーゼル機関、54.43kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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52年7月15日 免許証交付日 平成25年3月25日 （平成30年4月14日まで有効） B 船長B 男性 55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16年9月9日 免許証交付日 平成25年9月30日

	(平成31年9月8日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 3人(船長B、同乗者B <sub>1</sub> 及び同乗者B <sub>2</sub> )
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂を伴う破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、小型機船底びき網漁の作業を行う目的で、平成28年5月28日03時00分ごろ、荒浜漁港を出港し、同漁港東方沖において4回目の揚網を終えた後、13時00分ごろ5回目の作業場所に向けて移動することとした。</p> <p>船長Aは、後部甲板上に置いていた操舵及び機関の遠隔操縦装置(以下「本件リモコン」という。)を使用して約3~4ノット(kn)の対地速力で手動操舵により南東進し、目視で周囲に他船がないことを確認した後、約9knに増速し、自動操舵に切り替えて同じ針路で航行した。</p> <p>船長Aは、船尾方を向き、乗組員が後部甲板上で行っていた漁獲物の選別作業を見ていたところ、同作業が終了間近となったので更に増速しようとしたが、本件リモコンでの操作では一定の範囲内しか増速できないので、操舵室のガバナレバーを操作しようと思い、本件リモコンの遠隔操縦の切替えを行って操舵室に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室のガバナレバーを操作したものの、速力が上がらなかったため、操縦場所の切替えが行われていないと思い、後部甲板上に行って本件リモコンの切替スイッチを再度切り替え、操舵室に戻った。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室左舷側入口付近で、後部甲板の右舷船尾部にいた乗組員の叫び声を聞いた直後、13時10分ごろ、荒浜漁港東方沖において、船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、周囲を確認したところ、B船を視認し、船長Bが海面上に浮いていたのでA船を反転させて接近し、A船の乗組員と共に船長Bを引き揚げた後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、乗組員が両船の浸水の有無などを確認した後、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡して救急車の要請を依頼し、同乗者2人を乗せたB船をえい航して荒浜漁港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人2人(以下「同乗者B<sub>1</sub>」及び「同乗者B<sub>2</sub>」という。)を乗せ、05時00分ごろ、釣りをを行う目的で、宮城県七ヶ浜町<small>しちがはま</small>の定係地を出発した。</p> <p>B船は、宮城県名取市閑上漁港東方沖の釣り場で釣りを行った後、11時00分ごろ、荒浜漁港東方沖の釣り場に着き、機関を停止して船首からパラシュート形シーアンカー(以下「パラアンカー」とい</p>

	<p>う。)を投入し、船首を南東方に向けて釣りを行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが操舵室後ろの右舷側、同乗者B<sub>1</sub>が操舵室前の左舷側、同乗者B<sub>2</sub>が操舵室前の右舷側で、それぞれさお釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、船尾方から機関音が聞こえて確認したところ、A船が接近しているのを認め、B船を移動させようと思ったが、どのようにしてA船を避けることができるか判断できず、船尾部に移動してA船に向かって大声で叫んだものの、A船の機関音を聞いてから約20～30秒後、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で落水したものの、A船に救助されて荒浜漁港に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、右大腿部打撲傷と診断された。</p> <p>B船の同乗者は、後日、診察を受けたところ、同乗者B<sub>1</sub>が眼窩底骨折、左顔面知覚低下等と、同乗者B<sub>2</sub>が右肩打撲傷とそれぞれ診断された。</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>A船の乗組員は、本事故当時、後部甲板の中央部にいた2人が船尾方を、同甲板の右舷船尾部にいた1人が船首方をそれぞれ向いて漁獲物の選別作業を行っていた。</p> <p>A船の本件リモコンは、コードが固定されていて操舵室に持ち運ぶことができず、また、本事故後、操縦場所の切替スイッチが接触不良となっていたことが判明した。</p> <p>船長Aは、5月28日の午前中、荒浜漁港東方沖で約50～60隻の遊漁船及びプレジャーボートが釣りを行っていたので、同遊漁船群の動静に注意していたが、12時ごろから多くが帰航を開始していたので、同海域で釣りを行っている船舶はいないと思っていた。</p> <p>船長Bは、同乗者B<sub>2</sub>が、A船がB船の船尾方から接近しているのを認めたが、今までも漁船が接近して航行するのを経験していたので、A船もいずれB船を避けると思い、船長BにA船の接近を知らせなかったと、同乗者B<sub>2</sub>から本事故後に聞いた。</p> <p>船長Bは、本事故発生前、B船の左舷方を通過していた船舶を視認していたものの、同乗者2人の釣果が良かったので、同乗者との会話に夢中になっていて、船尾方の見張りを行っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>B船には、操舵室の右舷側壁に音響信号器具として笛が備えられていたものの、船長Bは、本事故発生前、A船に対して笛を鳴らして注意喚起を行わなかった。</p> <p>船長Bは、固型式救命胴衣を、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>は、膨脹式救命胴衣をそれぞれ出航時から着用していたものの、船長Bは、本事故当時、暑くなったので脱いでいた。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、荒浜漁港東方沖を南東進中、船長Aが、釣りを行っていた遊漁船及びプレジャーボートの多くが帰航を開始していた上、目視で周囲を確認した際に他船を認めていなかったため、前路に他船はいないものと思ひ、船首方の見張りを行っていないことから、前路で漂泊しているB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、荒浜漁港東方沖で、船首からパラアンカーを投入し、船首を南東方に向け、釣りをして漂泊中、船長Bが、同乗者と会話をしている間、周囲の見張りを適切に行っていないことから、船尾方から接近するA船に気付くのが遅れ、衝突を避ける動作をとることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、荒浜漁港東方沖において、A船が南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、釣りを行っていた遊漁船及びプレジャーボートの多くが帰航を開始していた上、目視で周囲を確認した際に他船を認めていなかったため、前路に他船はいないものと思ひ、船首方の見張りを行っておらず、また、船長Bが、同乗者と会話をしている間、周囲の見張りを適切に行っていないため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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"> <li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 漂泊中においても、接近する他船に対して、衝突のおそれがあるかどうか適切に判断すること。また、衝突するおそれがある場合は、注意喚起信号を行うとともに、余裕をもって衝突を避けるための動作をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

