

船舶事故調査報告書

平成30年6月6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2月23日 04時40分ごろ
発生場所	福島県相馬市相馬港東方沖 鵜ノ尾埼灯台から真方位090°3海里（M）付近 （概位 北緯37°49.5′ 東経141°02.9′）
事故の概要	漁船勝栄丸は、西進中、また、漁船恵比寿丸は、揚籠作業中、両船が衝突した。 恵比寿丸は、甲板員1人が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、勝栄丸は、船首部に破口を生じた。
事故調査の経過	平成30年2月27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 勝栄丸、6.2トン FS2-2921（漁船登録番号）、個人所有 12.50m(Lr)×3.05m×0.84m、FRP ディーゼル機関、250.07kW、昭和61年11月 第210-40652号（船舶検査済票の番号） B 漁船 恵比寿丸、6.1トン FS2-3006（漁船登録番号）、個人所有 12.50m(Lr)×3.07m×0.85m、FRP ディーゼル機関、380.0kW、昭和63年11月 第210-40626号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67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54年10月12日 免許証交付日 平成28年9月7日 （平成34年9月6日まで有効） B 船長B 男性 71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54年10月12日 免許証交付日 平成28年9月7日

	<p>(平成34年9月6日まで有効)</p> <p>甲板員B 男性 45歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 平成3年8月28日</p> <p>免許証交付日 平成27年8月31日</p> <p>(平成33年8月27日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人(甲板員B)</p>
損傷	<p>A 船首部に破口</p> <p>B 右舷中央部外板に破口、操舵室右舷壁に凹損、機関室に濡損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人(以下「甲板員A」という。)が乗り組み、平成30年2月23日03時00分ごろ福島県相馬市松川浦漁港を出港し、同港東方沖約8Mの漁場で刺し網漁の操業を行った後、04時15分ごろ帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室で1人で操船に当たり、自動操舵の針路を約270°、対地速力約10ノットとして航行中、試験操業中であるので出漁している船は少なく、進路上に他船はいないと思ったこと、及び前部甲板で座って網から魚を外す甲板員Aの作業が大変そうだったことから、操舵室を出て前部甲板で甲板員Aの作業を手伝い始めた。</p> <p>船長Aは、前部甲板の操舵室側に立って下を向きながら作業をしていたところ、04時40分ごろ身体が前のめりになる衝撃を感じ、また、甲板員Aは、衝撃を受けて船首方向に転倒した。</p> <p>船長Aは、B船と衝突したことを認めて操舵室に戻り、主機を中立運転とした。</p> <p>船長Aは、甲板員Aが負傷していないことを確認し、B船の乗組員に対して怪我の有無を確認したところ、頭をぶつけたが大丈夫だとの返事を聞いた。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、03時00分ごろ松川浦漁港を出港し、03時20分ごろから同港東方沖約3Mの漁場で主機を中立としてたこ籠漁の操業を始めた。</p> <p>甲板員Bは、左舷船首部にある巻揚機を操作して、左舷側の海面上を見ながらたこ籠を揚収していた。</p> <p>船長Bは、操舵室の左舷側通路に立ち、左舷船首方を向いて揚収するたこ籠を見ていた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、04時40分ごろ、右舷方から近付いてくるエンジン音を聞き、右舷方を見たところ、A船がB船に接近するのを認め、衝突に備えて身構えた直後、衝突の衝撃を感じたが、船長Bは操舵室右舷外壁面の手すりにつかまっていたので転倒しなかった。</p>

	<p>甲板員Bは、前部甲板右舷側に積み上げてあった籠が崩れ落ち、右目の上に当たって痛みを感じたが、すぐに痛みが治まったので、船長Aからの呼びかけに対して、大丈夫である旨の返答を行った。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、船体の損傷状況を確認したところ、右舷中央部外板に破口を生じて機関室内が浸水し、また、操舵室右舷壁の窓付近が凹損しているのを認めた。</p> <p>船長Bは、A船がB船から離れた後に機関室への浸水量が急激に増加したので、船長AにA船の排水ポンプを使用してB船の機関室の排水を依頼し、無線で僚船に救助を依頼した。</p> <p>B船は、A船が右舷に、間もなく駆けつけた僚船が左舷に接舷して排水ポンプで排水を開始したが間に合わず、浸水量が増加し、主機が停止した。</p> <p>船長Bは、さらに僚船の救援を依頼し、さらに僚船2隻がそれぞれ左右舷に接舷して排水作業を開始し、浸水量が増加しなくなったので、帰航することを決断した。</p> <p>B船は、右舷にA船及び僚船1隻、左舷に僚船2隻で横抱きされ、排水を行いながら06時20分ごろ松川浦漁港に入港し、上架された。</p> <p>甲板員Bは、入港後、自家用車で南相馬市内の病院に向かい、打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船船首部右舷側、写真3 A船船首部左舷側、写真4 B船操舵室右舷壁、写真5 B船右舷中央部外板、写真6 B船右舷中央部外板破口参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>福島県漁業協同組合は、原発事故以来全ての漁を取りやめていたが、平成30年2月1日から週に2日の試験操業を行うこととした。</p> <p>船長Aは、出港前にA船の灯火の点灯を確認していた。</p> <p>船長Aは、操業を終了したとき、3Mレンジとしたレーダー映像及び目視で周りを確認した際、他船の船影を認めなかった。</p> <p>船長Aは、刺し網漁業を7年ぶりに22日から試験操業として再開しており、22日には漁場までの往復の間に他船を認めず、本事故当日も出漁時に他船を認めなかったため、帰航時も他船はいないと思っていた。</p> <p>船長Aは、衝突するまでB船だけでなく、その他の船の存在も気付いていなかった。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、カッパの上下及び救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、出港前にB船の灯火の点灯を確認していた。</p> <p>B船は、1回の出漁で4か所のたこ籠を揚収しているが、本事故当時、3か所目の揚収作業を開始しており、それまでに揚収したたこ籠</p>

	<p>を前部甲板右舷側に積み上げていた。</p> <p>船長Bは、B船の他に数隻の僚船が近くでたこ籠漁をしているのを認めていた。</p> <p>船長Bは、たこ籠漁を7年ぶりに2月から週2回の試験操業として再開しており、本事故の前は19日に出漁していた。</p> <p>船長Bは、試験操業中であるので、出漁している船は少ないと思っていた。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、カッパの上下及び救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、松川浦漁港東方沖において、自動操舵で西進中、船長Aが、試験操業中であるので、出漁している船は少なく、進路上に他船はいないと思い、操舵室を出て前部甲板で作業をしていて、見張りを行っていなかったことから、前路で揚籠作業中のB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、松川浦漁港東方沖において、主機を中立として揚籠作業中、船長Bが、試験操業中に出漁している船は少ないと思い、操舵室の左舷側通路に立ち、左舷船首方を向いて揚収するたこ籠を見ていて、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するA船に衝突直前まで気付かず操業を続け、衝突を避けるための動作をとる時機を失し、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、松川浦漁港東方沖において、A船が自動操舵で西進中、B船が主機を中立として揚籠作業中、船長Aが、試験操業中であるので、出漁している船は少なく、進路上に他船はいないと思い、操舵室を出て前部甲板で作業をしていて、見張りを行っていなかったため、前路で揚籠作業中のB船に気付かず航行し、また、船長Bが、試験操業中に出漁している船は少ないと思い、操舵室の左舷側通路に立ち、左舷船首方を向いて揚収するたこ籠を見ていて、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、右舷方から接近するA船に衝突直前まで気付かず操業を続け、衝突を避けるための動作をとる時機を失し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・航行中は、自船の航行に支障となる船舶がないものと思い込まず、適宜目視及びレーダーにより周囲を確認し、常時適切な見張りを行うこと。 ・操船者は、航行中においては、みだりに操舵室から離れないこ

	<p>と。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 漂泊して操業中であっても定期的に周囲を確認し、接近する他船の早期発見に努めるなど、常時適切な見張りを行うこと。・ 浸水により沈没の恐れがある場合は、自船にとどまらず速やかに他船に移乗する等危険回避措置をとること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

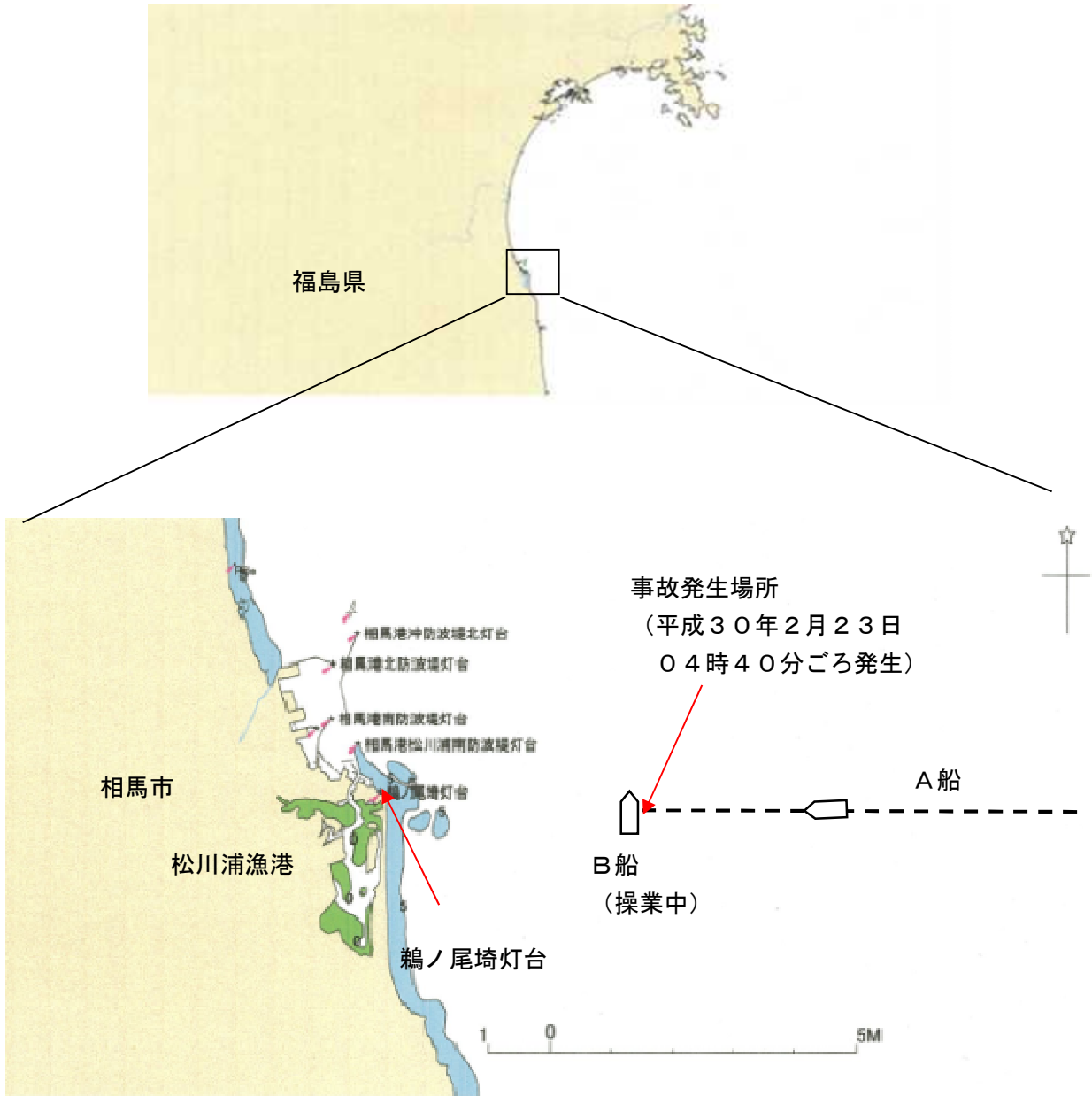


写真1 A船



写真2 A船船首部右舷側

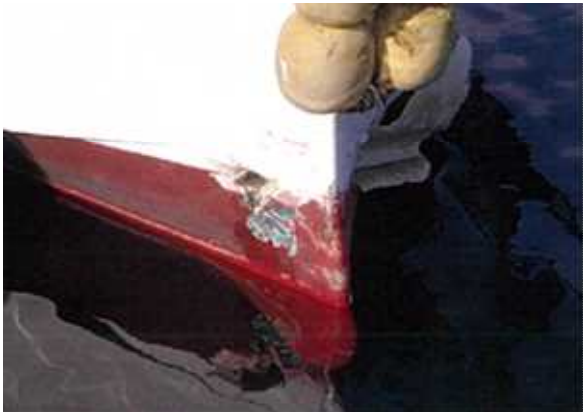


写真3 A船船首部左舷側



写真4 B船操舵室右舷壁



写真5 B船右舷中央部外板



写真6 B船右舷中央部外板破口

