

船舶事故調査報告書

令和元年10月2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

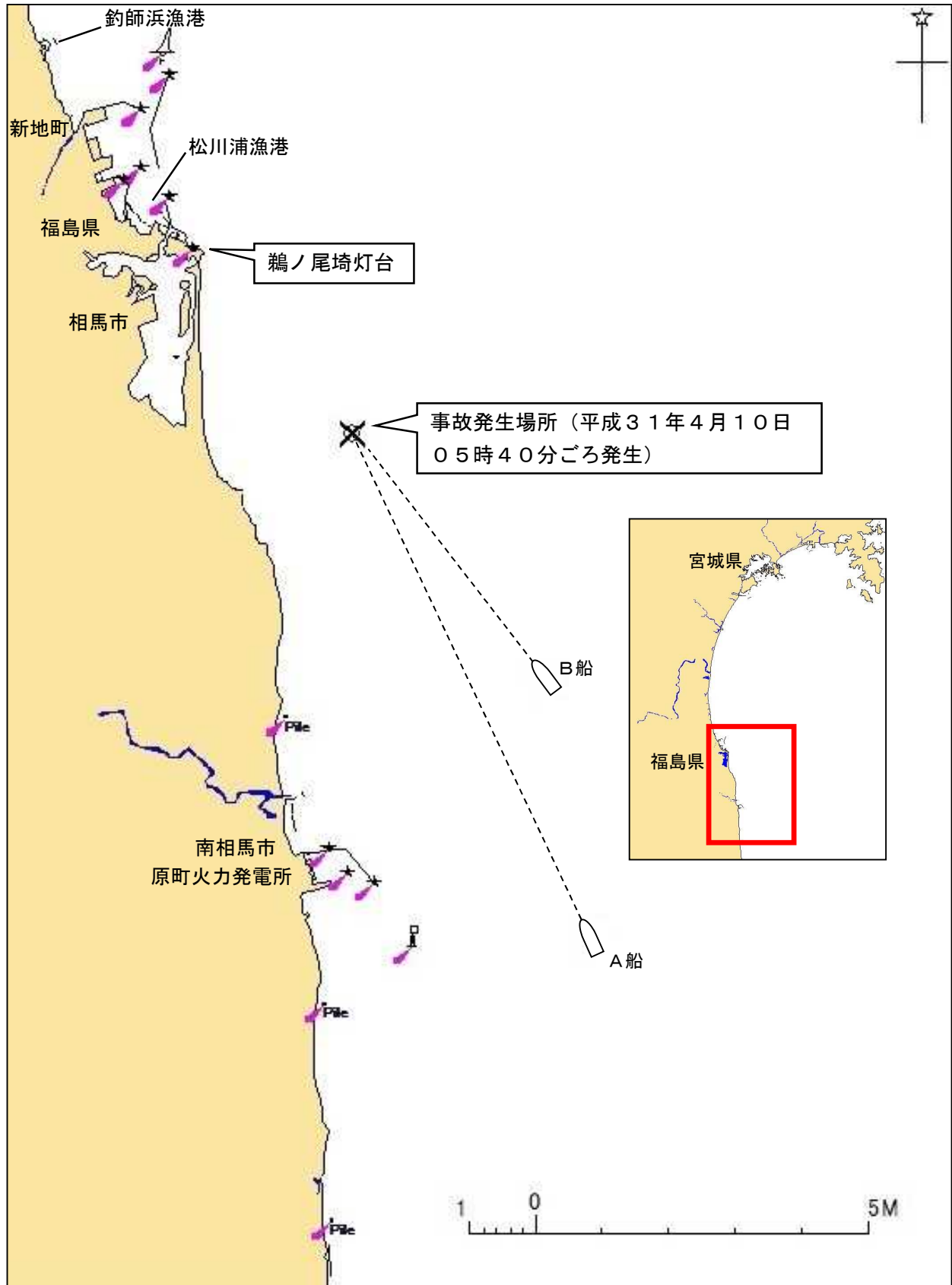
事故種類	衝突
発生日時	平成31年4月10日 05時40分ごろ
発生場所	福島県相馬市松川浦漁港南東方沖 鵜ノ尾 ^{うの} 崎 ^お 灯台から真方位140° 3.7海里（M）付近 （概位 北緯37° 46.7′ 東経141° 02.1′）
事故の概要	漁船第二海幸丸 ^{かいこう} は、北北西進中、また、漁船大恵丸 ^{だいけい} は、北西進中、両船が衝突した。 第二海幸丸は、左舷船首部外板に破口を生じ、また、大恵丸は、甲板員が負傷し、右舷船尾部に破損を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関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 第二海幸丸、6.6トン FS2-3065（漁船登録番号）、個人所有 14.10m（Lr）×3.25m×0.91m、FRP ディーゼル機関、502kW、平成2年11月 第210-45201号（船舶検査済票の番号） B 漁船 大恵丸、6.4トン FS2-2906（漁船登録番号）、個人所有 12.50m（Lr）×3.08m×0.82m、FRP ディーゼル機関、423kW、昭和60年12月 第210-40625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 45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4年3月16日 免許証交付日 平成30年4月24日 （令和6年2月15日まで有効） B 船長B 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52年9月9日 免許証交付日 平成28年9月7日 （令和4年9月6日まで有効）

	<p>甲板員B 男性 69歳</p> <p>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30年8月27日 (令和6年8月22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 左舷船首部外板に破口</p> <p>B 右舷船尾部に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮期</p> <p>日出時刻：05時09分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員(以下「甲板員A」という。)が乗り組み、固定式刺し網漁の目的で、平成31年4月10日02時10分ごろ福島県新地町釣師^{つりしはま}漁港を出港し、同県南相馬市原町火力発電所東南東方沖の漁場で操業を行った後、05時10分ごろ同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが操船し、甲板員Aを前部甲板で魚の選別作業に当たらせ、ヘッドアップ表示で2Mレンジとしたレーダーを作動させた状態で、約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)及び約335°(真方位、以下同じ。)の針路として自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、操舵室を離れて甲板員Aと共に前部甲板で魚の選別作業を行った後、一旦操舵室に戻り、05時35分ごろ携帯電話で船長Aの家族に連絡した際、A船の進行方向には他船を認めなかったため、船首方に他船がないと思い、再び、操舵室を離れた。</p> <p>船長Aは、甲板員Aと共に前部甲板で魚の選別作業を行いながら航行を続けていたところ、船首方から衝撃を感じてB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>A船は、B船を押し状態となってからB船の右舷側にそれ、船長Aが操舵室で主機を中立運転とし、B船の負傷者の有無等を確認した後、陸上で詳しい話をするに自力航行で釣師^{つりしはま}漁港に帰港した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、固定式刺し網漁の目的で、03時00分ごろ相馬市松川浦漁港を出港し、原町火力発電所北東方沖の漁場で操業を行った後、05時10分ごろ同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが操船し、甲板員Bを前部甲板で網の片付け作業に当たらせ、ノースアップ表示で0.75Mレンジとしたレーダーを作動させた状態で、約10knの速力及び約322°の針路として自動操</p>

	<p>舵により航行した。</p> <p>船長Bは、05時35分ごろ、少しぐらいの時間であれば甲板員Bを手伝っても問題ないと思い、操舵室を離れた。</p> <p>船長Bは、甲板員Bと共に前部甲板で網の片付け作業を行いながら航行を続けていたところ、船尾方から衝撃を感じてA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、衝突の衝撃で、船長Bが付近の揚網機にもたれかかり、甲板員Bが甲板上に体を打ち付け、前部甲板のいけすの蓋が飛び上がって外れた。</p> <p>B船は、船長Bが、主機を中立運転とし、船長Bの家族と所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡して甲板員Bの負傷の状況及びB船の損傷状況を確認したところ、甲板員Bから問題ない旨を聞き、浸水もなく自力航行ができたので、松川浦漁港に帰港した。</p> <p>甲板員Bは、帰港後、不調を感じ、相馬市内の病院で受診したところ、左第9肋骨骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 A船の乗組員の作業場所概略図、写真1 A船(修理後)、写真2 船長Aがいた場所からの船首方の見通し状況、写真3 A船の損傷状況①、写真4 A船の損傷状況②、付図3 B船の乗組員の作業場所概略図、写真5 B船(修理後)、写真6 B船の前部甲板の状況、写真7 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、二度目に操舵室を離れる際、レーダーで周囲を確認していれば、B船に気付くことができたと思つた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、水揚げ作業で込み合う時間帯を避けようとB船の入港時刻を遅らせていたので、周囲に他船がおらず、船尾方から接近する船舶がいてもB船を避けてくれると思つた。</p> <p>A船及びB船の乗組員は、全員、膨脹式の救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、松川浦漁港南東方沖を北北西進中、船長Aが、船首方に他船がいらないと思つた、前部甲板で魚の選別作業を行いながら航行を続けたことから、北西進中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、松川浦漁港南東方沖を北西進中、船長Bが、船尾方から接近する船舶がいてもB船を避けてくれると思つた、前部甲板で網の片付け作業を行いながら航行を続けたことから、北北西進中のA船に気付かず、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、松川浦漁港南東方沖において、A船が北北西進中、B船が北西進中、船長Aが、船首方に他船がないと思い、前部甲板で魚の選別作業を行いながら航行を続け、また、船長Bが、船尾方から接近する船舶がいてもB船を避けてくれると思い、前部甲板で網の片付け作業を行いながら航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 航行中は、他の作業を行うことを極力控えて見張りに集中し、周囲の状況を絶えず確認すること。 ・ 後方から接近する船舶が自船を避けてくれると思わずに見張りを適切に行うこと。 ・ 事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 A船の乗組員の作業場所概略図

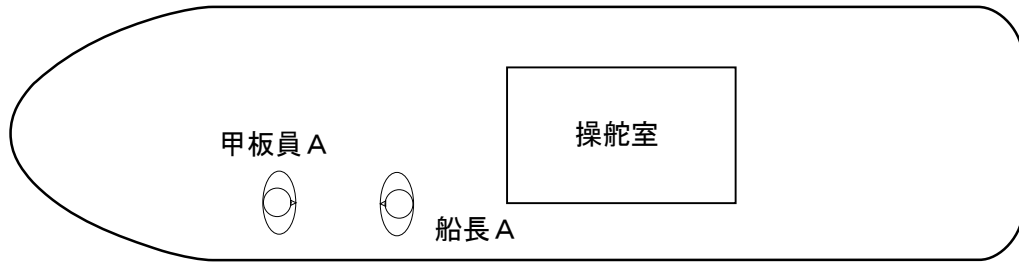


写真1 A船（修理後）



写真2 船長Aがいた場所からの船首方の見通し状況



写真3 A船の損傷状況①

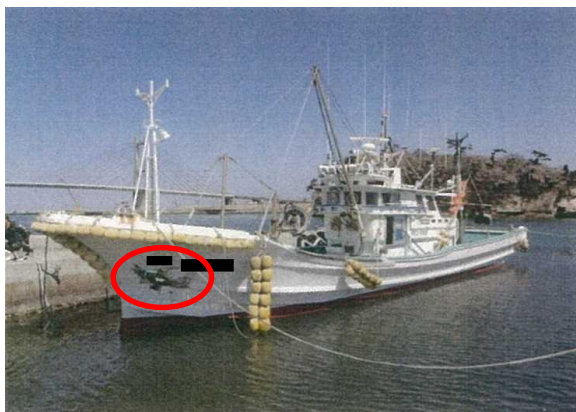


写真4 A船の損傷状況②



付図3 B船の乗組員の作業場所概略図

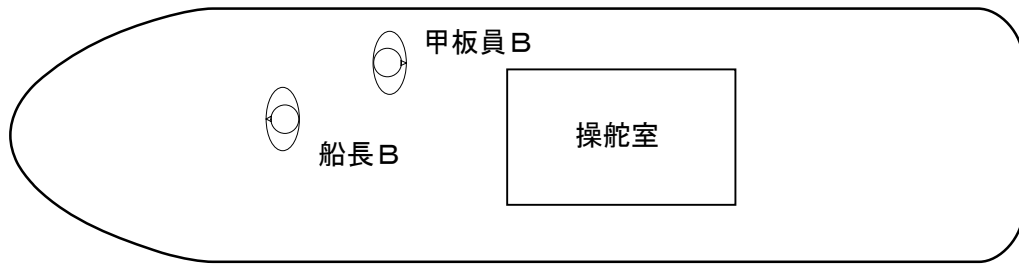


写真5 B船（修理後）



写真6 B船の前部甲板の状況



写真7 B船の損傷状況

