

船舶事故調査報告書

令和4年2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（消波ブロック）（1件目の事故） 転覆（2件目の事故）
発生日時	令和2年11月6日 05時35分ごろ（1件目の事故） 令和2年11月6日 09時20分ごろ（2件目の事故）
発生場所	福島県いわき市勿来漁港北東方沖（1件目の事故） 平潟港南防波堤灯台から真方位295°580m付近 （概位 北緯36°51.8′ 東経140°47.7′） いわき市四倉港北東方沖（2件目の事故） 四倉港沖北防波堤南灯台から真方位057°1.7海里（M）付近 （概位 北緯37°07.4′ 東経141°02.0′）
事故の概要	（1件目の事故） 漁船共栄丸は、南南西進中、消波ブロックに衝突した。 共栄丸は、右舷船首部船底外板に破口等を生じた。 （2件目の事故） 共栄丸は、右舷船首部船底外板に破口が生じた状態で出港後、北進中、船内への浸水が徐々に進み、右舷側に大傾斜して転覆した。
事故調査の経過	令和2年11月19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	漁船 共栄丸、6.6トン FS2-3131（漁船登録番号）、個人所有 14.00m（Lr）×3.52m×1.23m、FRP ディーゼル機関、385.00kW、平成7年7月 第231-11414号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 68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58年7月8日 免許証交付日 平成30年6月21日 （令和5年7月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	（1件目の事故） 右舷船首部船底外板に破口及び擦過傷、舵柱に曲損

	<p>(2件目の事故)</p> <p>主機、航海計器等に濡損</p>
気象・海象	<p>(1件目の事故)</p> <p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：06時05分ごろ</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.5m</p>
事故の経過	<p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、小型機船底びき網漁の目的で、令和2年11月6日00時30分ごろ勿来漁港を出港し、いわき市江名港東方沖の漁場に到着して操業を開始した後、04時20分ごろ操業を終了し、船長が甲板員に漁獲物の選別作業を行うよう指示した後、勿来漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>本船は、船長が操舵室で単独の操船に当たり、1.5Mレンジに設定したレーダーを作動させ、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により航行し、平潟港南防波堤灯台の北東方1M付近に達した。</p> <p>船長は、ふだんどおり平潟港勿来沖防波堤の北東方に敷設された消波ブロック(以下「本件消波ブロック」という。)の南方及び同防波堤の北方をそれぞれ通過する進路で帰航することとし、約8knに減速して航行を続けた。</p> <p>船長は、本件消波ブロックの南方を通過しようとしたが、「本件消波ブロックの南端に設置された黄色の簡易標識灯」(以下「本件標識灯」という。)を目視で確認することができなかったものの、いずれ確認することができるものと思い、同じ速力で航行を続けた。</p> <p>本船は、船長が前部甲板で入港準備作業を行っていた甲板員からの本件消波ブロックに衝突する旨の叫び声を聞き、主機のスロットルレバーを下げたものの、05時35分ごろ右舷船首部が本件消波ブロックの南端に衝突した後、左旋回して船尾部が再度本件消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、本件消波ブロックへの衝突時の損傷により、舵が効きづらい状態であったものの、自力で航行して勿来漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図(1件目の事故)、写真1 本船、写真2 本船の損傷状況①、写真3 本船の損傷状況② 参照)</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、漁獲物の水揚げ作業を終えた後、船長が右舷船首部外板に破口が生じて右舷側のバウスラスタ室にも浸水を認めたものの、自力航行には支障がないと判断し、船長が1人で乗り組み、船体修繕に</p>

	<p>伴う回航の目的で、06時40分ごろ勿来漁港を出港していわき市久之浜港内の造船所に向かった。</p> <p>本船は、小名浜港東方沖を約8knの速力で自動操舵により北進中、船長が、船体が右舷側に傾斜し始めたことに気付いたものの、航行を続け、四倉港北東方沖を同じ速力で北進中、09時15分ごろ更に船体の傾斜が進み、09時20分ごろ海水が船縁を越えて浸入し、右舷側に大傾斜して転覆した。</p> <p>船長は、落水した後、すぐに船底に這い上がり、身に着けていた携帯電話で僚船の乗組員に本事故の発生を連絡した後、09時30分ごろ付近を航行していた福島県の漁業取締船により救助されるとともに、同船の乗組員により海上保安庁に本事故の発生が通報され、小名浜港に戻った。</p> <p>本船は、来援した僚船等により久之浜港にえい航された。 (付図2 事故発生経過概略図(2件目の事故) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本件標識灯は、夜間、常時点灯しており、本事故時も故障等は無かった。</p> <p>船長は、本事故当時、漁獲物の水揚げ終了後、自ら漁獲物をトラックで他の市場まで運ばなくてはならず、早めに帰港して水揚げを行いたいと考えていた。</p> <p>船長は、本事故発生前、本件標識灯を目視で確認することができなかった際、一旦減速してレーダーを使用して船位を確認するとともに、本件消波ブロックの場所を確認しておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>船長は、造船所に回航する際、本船の前部甲板上に氷を入れたボックスを置いており、船首部の損傷状況を詳細に確認しなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していなかった。</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>(1件目の事故) あり、(2件目の事故) あり</p> <p>(1件目の事故) なし、(2件目の事故) あり</p> <p>(1件目の事故) なし、(2件目の事故) なし</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、勿来漁港に向けて西南西進中、船長が、本件標識灯を目視で確認することができなかったものの、いずれ確認することができるものと思い、本件標識灯を確認することができない状態で航行を続けたことから、本件消波ブロックに向かっていることに気付かず、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、漁獲物の水揚げ終了後、漁獲物をトラックで自ら他の市場まで運ばなくてはならず、早めに帰港して水揚げを行いたい意識があ</p>

	<p>り、気の焦りがあったことから、レーダー等の航海計器によって船位を確認せず、いずれ本件標識灯を目視で確認することができるものと思ひ、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、四倉港北東方沖を北進中、船長が、勿来漁港を出航する際、右舷船首部外板に破口が生じて右舷側のバウスラスタ室に浸水を認めたものの、自力航行に支障がないと判断して出航したことから、船内への浸水が徐々に進み、海水が船縁を越えて浸入し、右舷側に大傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
原因	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、日出前の薄明時、本船が、勿来漁港に向けて西南西進中、船長が、本件標識灯を目視で確認することができなかつたものの、いずれ確認することができるものと思ひ、本件標識灯を確認することができない状態で航行を続けたため、本件消波ブロックに向かっていることに気付かず、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、四倉港北東方沖を北進中、船長が、勿来漁港を出航する際、右舷船首部外板に破口が生じて右舷側のバウスラスタ室に浸水を認めたものの、自力航行に支障がないと判断して出航したため、船内への浸水が徐々に進み、海水が船縁を越えて浸入し、右舷側に大傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、航行中、物標を確認できない場合、一旦停船するとともに、目視だけではなく、レーダー、GPSプロッター等の航海計器を適切に使用すること。 ・ 船長は、船体に損傷が生じた場合、損傷状況を詳細に確認するとともに、堪航性が担保できない場合は出航を控えること。

写真1 本船



写真2 本船の損傷状況①



写真3 本船の損傷状況②



付図2 事故発生経過概略図（2件目の事故）

