

船舶事故調査報告書

令和4年6月1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	令和3年4月15日 06時45分ごろ
発生場所	茨城県北茨城市大津漁港南南西方沖 大津港南防波堤A灯台から真方位205° 3.2海里（M）付近 （概位 北緯36° 46.3′ 東経140° 45.3′）
事故の概要	漁船 ^{たわら} 俵丸は、北北東進中、また、漁船 ^{けんえい} 賢栄丸は、わずかに前進しながら揚網中、両船が衝突した。 俵丸は、船首船底部に破損を生じ、賢栄丸は、右舷中央部に破口を生じた。
事故調査の経過	令和3年4月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 俵丸、4.9トン IG3-6525（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.33m×1.09m、FRP ディーゼル機関、450.00kW、平成8年12月26日 第210-43490号（船舶検査済証の番号） B 漁船 賢栄丸、4.9トン IG3-6538（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.25m×1.00m、FRP ディーゼル機関、389.00kW、平成9年5月29日 第232-42706号（船舶検査済証の番号）
乗組員等に関する情報	船長A 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51年4月9日 免許証交付日 令和2年7月30日 （令和8年7月28日まで有効） 船長B 35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11月4日 免許証交付日 平成30年11月14日

	(令和6年11月3日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首船底部に破損 B 右舷中央部に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、令和3年4月15日05時30分ごろ、しらす引き網漁の目的で、茨城県高萩市沖の漁場へ向けて津漁港を出港した。</p> <p>船長Aは、高萩市沖の漁場で05時50分ごろから06時30分ごろまで漁を行った後、帰港する目的で、2台のレーダーのレンジをそれぞれ1.5M及び3.0M表示とし、フライングブリッジで手動操舵により約22～23ノット(kn)の対地速力(以下同じ。)で大津漁港に向った。</p> <p>船長Aは、途中、漁場に向かう僚船数隻とすれ違った後、大津漁港方向には他船が見当たらなかったため、船首目標を同漁港付近に定め、同じ速力で北北東進した。</p> <p>A船は、船長Aが、レーダー画面上の船首方向近距離に、船首輝線と重なっているレーダーエコーを認め、前方に目を向けたところ、約50mに迫っているB船を認め、転舵する余裕はないと感じ、機関を中立運転とし、さらに後進運転としたものの、06時45分ごろ約10knの速力でA船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、04時00分ごろ、しらす引き網漁の目的で、北茨城市と高萩市の市境付近の沖合へ向けて北茨城市平潟漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、05時00分ごろ漁場に到着して漁を開始し、船首を南東方に向け、揚網の反動で船体に後進の行きあしがつかないように、後部甲板での揚網作業を見ながら、機関をわずかに前進として揚網を行っていた。</p> <p>船長Bは、06時45分ごろ、ふと右舷船首方向に目を向けたところ、約30mの距離に船首を向けて近づくA船に気付いたが、どうすることもできず、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Aと船長Bは、それぞれの船の被害を確認した。</p> <p>B船は、揚網を済ませた後、浸水しながらA船の左舷に横抱きされて約3knの速力で大津漁港に向かった。</p> <p>両船の衝突を目撃した僚船(以下「C船」という。)は、本事故の発生を漁業協同組合経由で海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、半没状態となり、その後、左舷側についたC船と、A船とで両側から挟まれた状態で、約7knの速力で北北東進し、その後、A船によってえい航され、08時00分ごろ大津漁港に入港し、クレー</p>

	<p>ン車で陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船の乗組員は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>A船及びB船は共に、操舵室前方のクレーン及び煙突により、正船首から左右約5°の範囲に死角があった。(図1、図2参照)</p> <div data-bbox="684 445 1225 1016" data-label="Image"> </div> <p>図1 A船の操舵室前の構造物</p> <div data-bbox="646 1111 1286 1585" data-label="Image"> </div> <p>図2 A船の船首方向の死角</p> <p>船長Aは、目視とレーダーにより見張りを行っていたが、B船が船首死角に重なっていたことと、レーダー画面上の船首輝線にB船の映像が重なっていてB船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、これまでの経験から、近づいてくる他船が揚網中のB船を避けてくれると思っていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、大津漁港の南南西方沖において北北東進中、船長Aが、船首方向に死角が生じ、かつレーダー画面上の船首輝線にB船の映像が重なった状態で同じ針路及び速力で航行を続けたことから、船首方のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大津漁港南南西方沖において揚網中、船長Bが、接近してくる他船が揚網中のB船を避けてくれると思い、後部甲板の揚網作業を見ながら操船していたことから、B船の右舷前方から近づくA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまでの経験から、近づいてくる他船が揚網中のB船を避けてくれると思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大津漁港の南南西方沖において、A船が北北東進中、B船が揚網中、船長Aが船首方向に死角が生じ、かつレーダー画面上の船首輝線にB船の映像が重なった状態で同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、接近してくる他船が揚網中のB船を避けてくれると思い、後部甲板の揚網作業を見ながら操船していたため、互いに気付くのが遅れ、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、船首方に死角が生じる場合、船首又は身体を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。また、レーダー画面上の船首輝線と小型船の映像が重なることがあるので、時折船首輝線の輝度を低減する等して、船首輝線と映像の重なりによる見落としを防止すること。 ・ 船長は、揚網作業中であっても、接近する他船が避けてくれると思込むことなく、常時適切な見張りを行い、接近する他船を認めた場合、音響信号で注意喚起を行う等、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

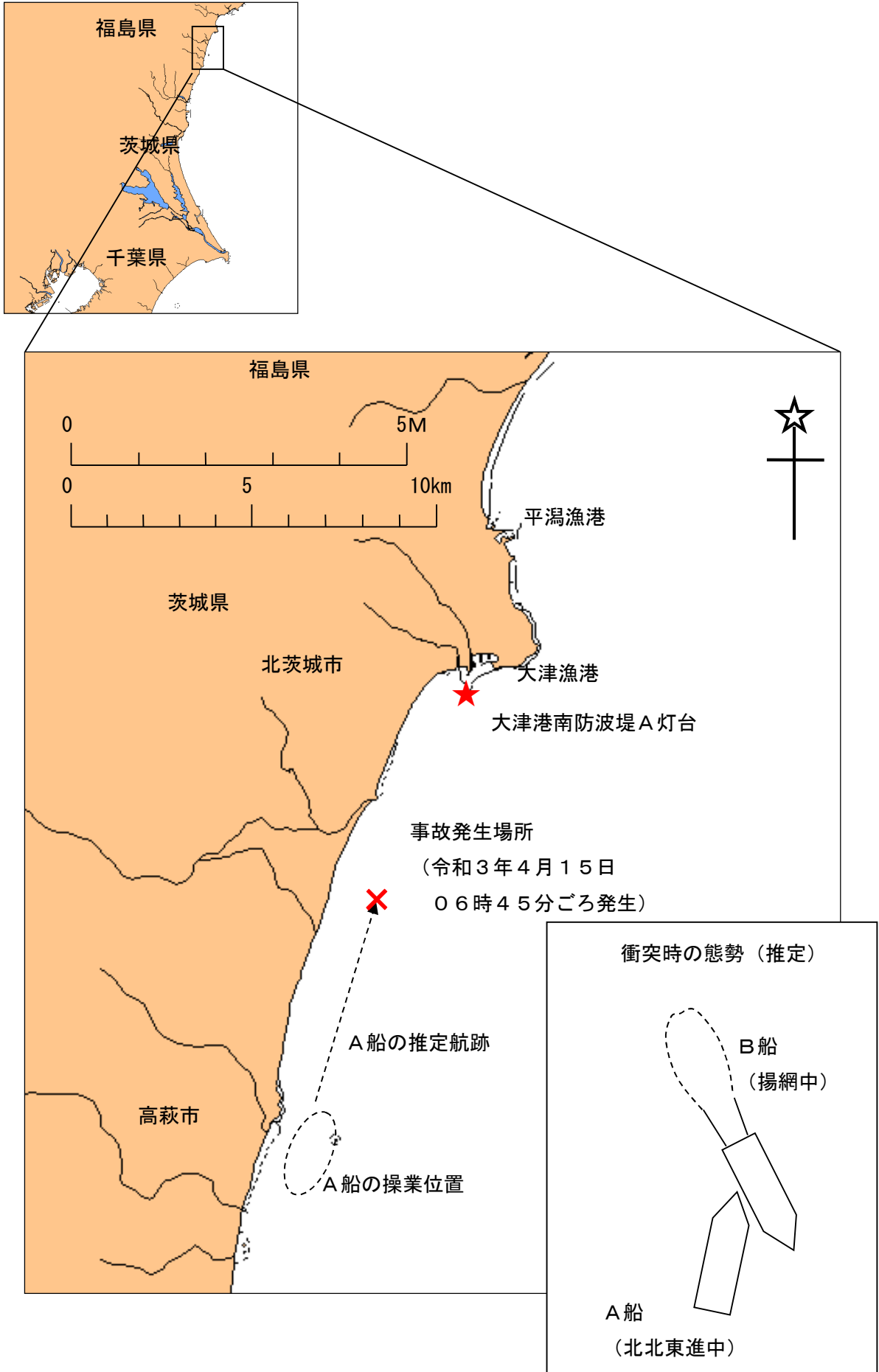


写真1 A船



写真2 B船

