

## 船舶事故調査報告書

令和5年9月27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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和4年12月16日 06時20分ごろ
<b>発生場所</b>	福島県いわき市久之浜漁港東南東方沖 久之浜港沖防波堤南灯台から真方位111° 1,390m付近 （概位 北緯37° 08.5′ 東経141° 01.4′）
<b>事故の概要</b>	漁船第二泰洋丸は、東南東進中、また、漁船金比羅丸は、船首を南方に向けた状態で漂流して揚網作業中、両船が衝突した。 第二泰洋丸は、船長が負傷し、船首部外板の亀裂等を生じ、また、金比羅丸は、右舷中央部外板の亀裂等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和5年1月18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 第二泰洋丸、6.6トン FS2-2907（漁船登録番号）、個人所有 14.18m (Lr) × 3.20m × 0.94m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、昭和61年1月 第231-10759号（船舶検査済票の番号） B 漁船 金比羅丸、4.2トン FS3-5043（漁船登録番号）、個人所有 10.47m (Lr) × 2.80m × 0.74m、FRP ディーゼル機関、140.00kW、昭和59年10月 第210-25149号（船舶検査済票の番号）
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 80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4月28日 免許証交付日 令和3年7月15日 （令和9年4月27日まで有効） B 船長B 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49年11月21日 免許証交付日 平成30年12月19日

	(令和6年12月13日まで有効)
死傷者等	A 軽傷 1人(船長A) B なし
損傷	A 船首部外板に亀裂及び破口、船底部に擦過傷等 B 右舷中央部外板に亀裂及び破口、船体構造物の脱落(全損)
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時42分ごろ
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、法定灯火を表示し、令和4年12月16日06時05分ごろ久之浜漁港を出航し、さお釣り漁の目的で、同漁港東南東方沖の漁場に向かった。</p> <p>船長Aは、A船が久之浜港の沖防波堤を航過し、港口付近に差し掛かった辺りで周囲を目視で確認したところ、前路に他船を見掛けなかったため、約6～7ノットの対地速力で自動操舵により東南東進することとし、操舵室から後部甲板に移動した後、甲板員Aと共に操業の準備作業を開始した。</p> <p>船長Aは、A船が同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、06時20分ごろ何かに衝突したような衝撃を受け、急いで操舵室に向かって周囲の状況を確認したところ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bの安否確認を行って無事を確認した後、A船の状況を確認したところ、プロペラにB船の刺し網が絡んでいたため、所属する漁業協同組合の僚船に救助要請を行い、救助に駆けつけた僚船と会合した後、久之浜漁港にえい航された。</p> <p>船長Aは、後日、病院を受診したところ、右肋軟骨部挫傷、右手背挫創等と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、刺し網漁の目的で、05時00分ごろ久之浜漁港を出航し、初めに同漁港南方沖で操業を行った後、次の目的地である同漁港東南東方沖の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、06時10分ごろ漁場に到着した後、操業を開始する前にラインホーラがある右舷船首部付近に立って周囲を見渡したところ、久之浜港の港口付近を出航中のA船を認めた。</p> <p>船長Bは、その後、南北方向に設置した刺し網の北端の目印であるボンデンを引き揚げて操業を開始し、B船の船首を南方に向けた状態で漂泊しながら揚網作業中、再びA船の動静を確認したところ、A船がB船に向かって航行していたが、そのうちB船を避けて航過すると思ひ、揚網作業を続けることとした。</p> <p>B船は、船長Bが、ふと右舷側を見たところ、右舷側至近にA船を</p>

	<p>認め、このままでは衝突すると思い、操縦リモコンで機関を前進にかけたものの間に合わず、06時20分ごろ右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Aが救助要請を行った僚船によりA船と共に久之浜漁港にえい航された後、後日、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだんから視界が良いときは目視のみで見張りを行っており、本事故当時、0.7海里レンジに設定したレーダーを起動していたものの、レーダー画面は見ていなかった。</p> <p>船長Aは、過去に数回しか甲板員Aに操業の手伝いを依頼したことがなく、A船での準備作業に不慣れだった甲板員Aから出航後に道具の保管場所などについて質問を受けていた。</p> <p>船長Bは、B船に向かって航行するA船を認めた際、ふだん航行中の他船が操業中のB船を避けて航過していたので、そのうちB船を避けていくと思っていた。</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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、久之浜漁港東南東方沖を東南東進中、船長Aが、甲板員Aと共に後部甲板で操業の準備作業を行いながら航行を続けたことから、B船の存在に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、甲板員Aから出航後に道具の保管場所などについて質問を受けていたこと、また、久之浜港の沖防波堤を航過した際、周囲を目視で確認したところ、前路に航行の支障となる他船を認めなかったことから、操舵室から離れて甲板員Aと共に後部甲板で操業の準備作業を開始したものと考えられる。</p> <p>B船は、久之浜漁港東南東方沖で船首を南方に向けた状態で漂流して揚網作業中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際、ふだん航行中の他船が操業中のB船を避けてくれており、そのうちA船が揚網作業中のB船を避けると思い、操業しながら漂流を続けたことから、至近となったA船に危険を感じ、機関を前進にかけたものの、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、久之浜漁港東南東方沖において、A船が東南東進中、B船が漂流して揚網作業中、船長Aが、甲板員Aと共に後部甲板で操業の準備作業を行いながら航行を続けたため、B船の存在に気付かず、また、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際、そのうちA船がB船を避けると思い、操業しながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>

<b>再発防止策</b>	<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"><li>・ 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と。</li><li>・ 船長は、前路で作業中の他船を見落とすことのないよう、目視のみに頼らず、レーダーも活用して常時周囲の適切な見張りを行うこと。</li><li>・ 船長は、揚網作業中に接近する他船を認めた場合、作業中の自船を避けて航行してくれると思いつまず、船体を移動させるなどして早期に衝突を避けるための措置を採ること。</li></ul>
--------------	--

付図1 事故発生場所概略図

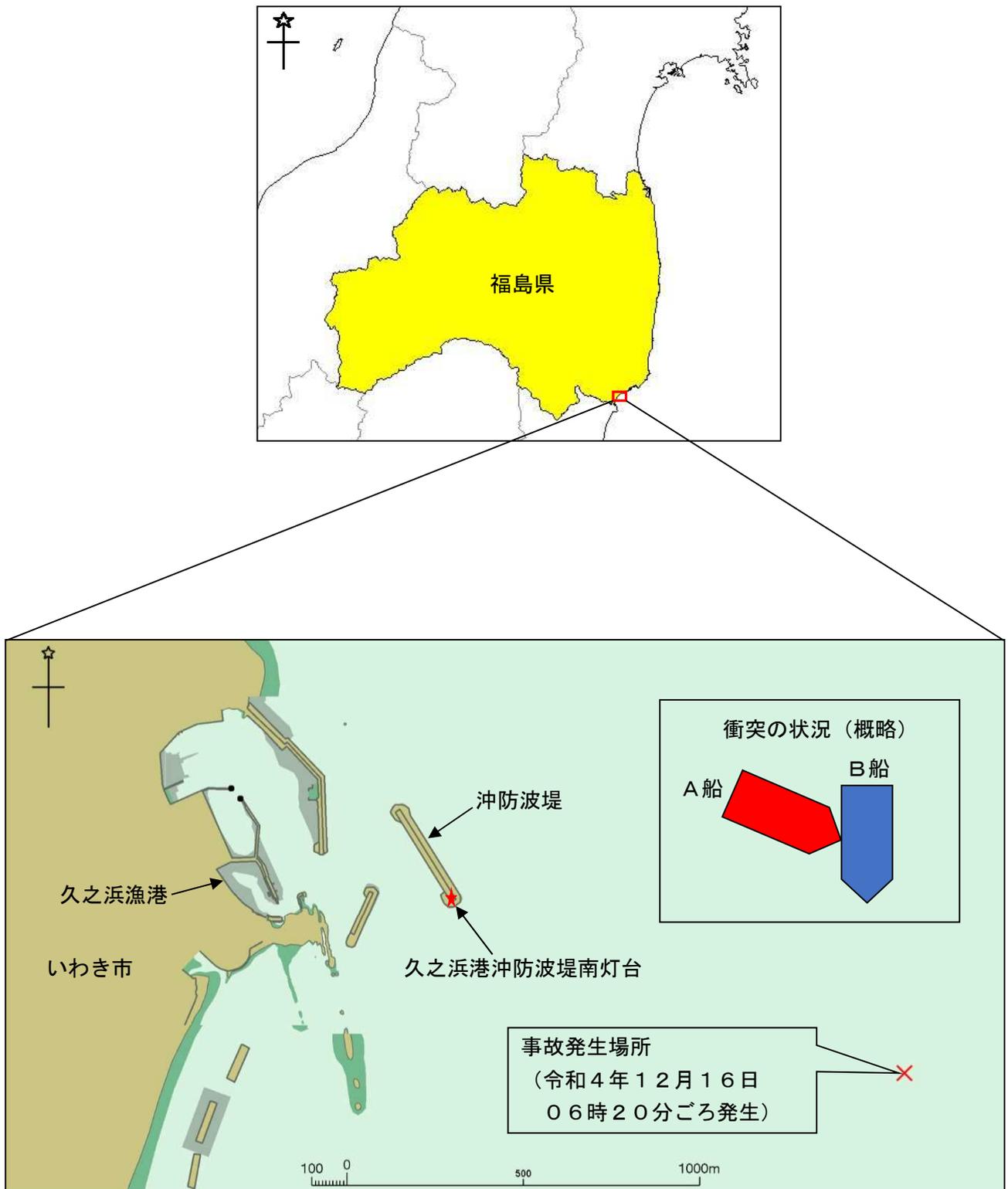


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

