

船舶事故調査報告書

令和5年3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

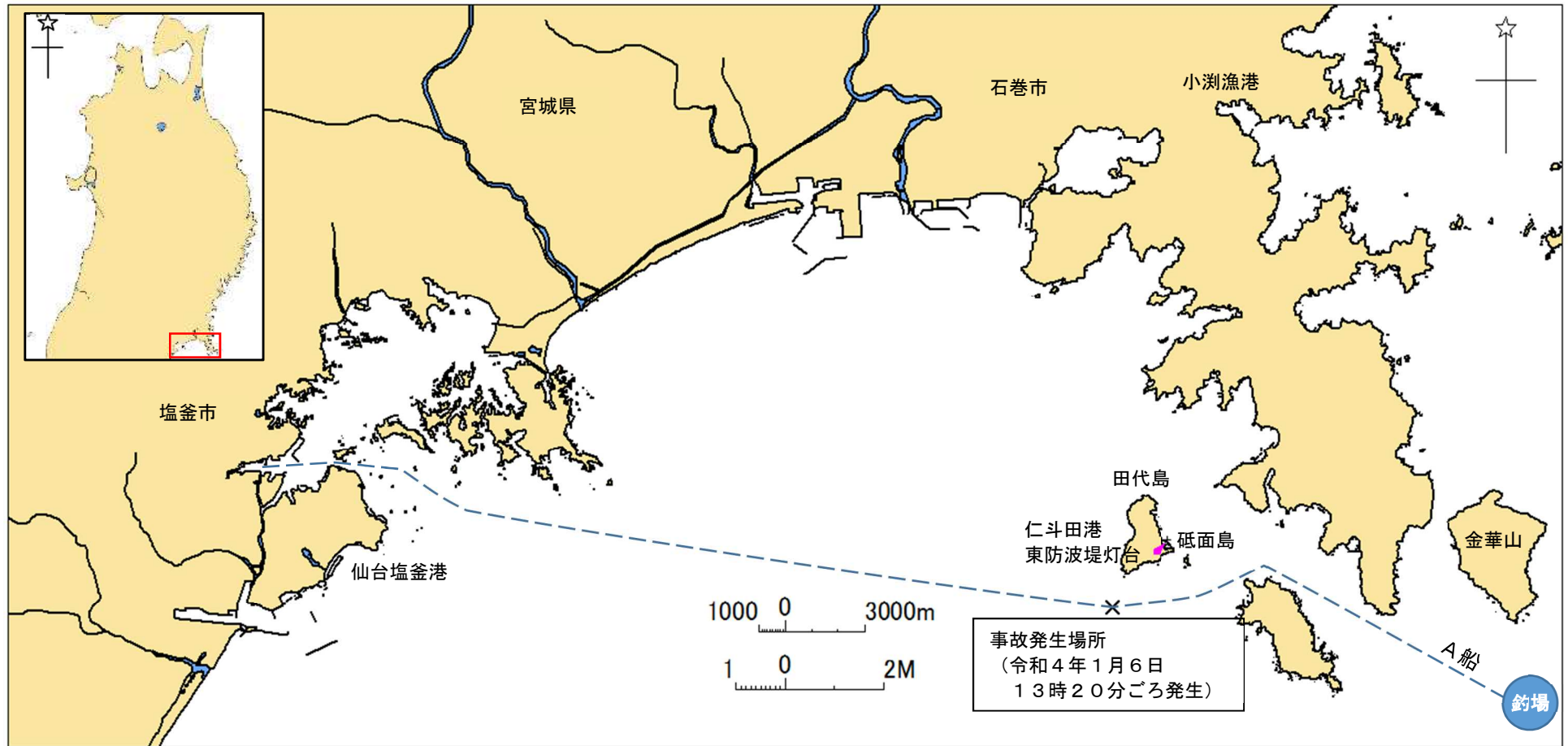
事故種類	衝突
発生日時	令和4年1月6日 13時20分ごろ
発生場所	宮城県石巻市田代島南南西方沖 仁斗田港東防波堤灯台から真方位219°3,300m付近 (概位 北緯38°16.4′ 東経141°24.2′)
事故の概要	遊漁船登竜丸は、西進中、また、漁船大徳丸は、漂泊しながら操業中、両船が衝突した。 登竜丸は、船首部船底キールに凹損を生じ、また、大徳丸は、右舷船尾部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 遊漁船 登竜丸、19トン MG2-4226（漁船登録番号）、個人所有 16.87m (Lr) × 4.53m × 1.55m、FRP ディーゼル機関2基、845.8kW（合計）、平成15年10月 第231-20534号（船舶検査済票の番号） B 漁船 大徳丸、2.6トン MG3-52673（漁船登録番号）、個人所有 9.32m (Lr) × 2.76m × 1.04m、FRP ガソリン機関、220.70kW、平成26年9月13日 第210-60549号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 49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2年8月31日 免許証交付日 令和元年9月4日 (令和7年8月30日まで有効) B 船長B 35歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年4月17日 免許証交付日 令和30年5月24日

	(令和6年4月16日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底キールに凹損 B 右舷船尾部外板に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客11人を乗せ、遊漁の目的で、令和4年1月6日03時40分ごろ、石巻市金華山南方沖の釣り場に向けて仙台塩釜港塩釜区を出港した。</p> <p>A船は、金華山南方沖の釣り場で、06時30分ごろから12時00分ごろまで遊漁を行い、12時15分ごろ帰港を開始した。</p> <p>A船は、13時12分ごろ、砥面島南方沖において、船長Aが、2海里(M)レンジとしたレーダー画面で、他船及び漁業施設のボンデン等の映像がない方向に針路を選択し、仙台塩釜港に向けて右転した後、約14ノット(kn)の対地速力により船首が浮上して正船首から両舷共に約20°の範囲に死角が生じた状態で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Aは、レーダーで他船等がない針路を選択したので、前路に他船はいないと思い、船首を左右に振るなどして死角を補うことなく、目視による見張りのみで航行を続けた。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力で航行中、船長Aが、13時16分ごろ、左舷正横のプレジャーボートと左舷船首方の遊漁船の動静を双眼鏡で確認後、船首方に視線を戻したところ、右舷船首の陰にB船の船首部を認め、全速力後進をかけたものの、間に合わず、13時20分ごろ、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、たこ籠漁の目的で、11時00分ごろ、田代島南西方沖の漁場に向けて石巻市小淵漁港を出港した。</p> <p>B船は、11時30分ごろ、漁場に到着して設置していた籠からたこの回収を開始した。</p> <p>B船のたこ籠漁は、長さ約450mのロープに取り付けられた30個のたこ籠を1組として漁場に設置しておき、たこを回収後、餌をつけて投入するもので、田代島南西方の漁場に7か所設置していた。</p> <p>B船は、船首を北北西方に向けて漂泊しながら操業中、船長Bが、B船の前部甲板の左舷側で左舷方を向いて揚げ籠作業を行い、空になった籠を並べようと船尾方を振り向いたところ、右舷方約30mにB船の右舷船尾に向けて接近してくるA船を認めたものの、どうすることもできず、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃により落水し、B船は、右舷船尾部に破口が生じて航行不能となった。</p> <p>A船は、船長Aが船長Bを救助し、海上保安庁に通報後、B船をえ</p>

	<p>い航して地元造船所に向かった。</p> <p>B船は、後日、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 衝突状況図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、右転前にレーダーを確認した際、移動している映像もなかったため、左舷方の2隻以外の映像は、映り具合からボンデンと思っており、B船がレーダー画面上に映っていた可能性があったが、逐一確認しなかったため、気付かなかった。</p> <p>船長Aは、A船が約14knで航行すれば、船首が浮上して両舷に約20°の死角が生じることを知っていた。</p> <p>船長Aは、双眼鏡で左舷船首方の2隻の遊漁船等の動静を確認しているうちにB船が移動してきて船首死角に入ったと本事故後に思った。</p> <p>両船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、随時、周囲を確認していたものの、A船が風下かつ背後からの接近であったため、気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p>
分析 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>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、田代島南南西方沖において、船首死角が生じた状態で西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、左舷船首方の遊漁船等に意識を向けて航行を続けていたことから、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>船長Aは、13時12分ごろ、レーダー画面上に他船及び漁具等の映像のない針路を選択して西進中、目視のみで見張りを行い、さらに、左舷船首方の遊漁船等に意識を向けていたことから、前路に他船はいないと思い、そのまま航行を続け、衝突直前までB船の存在に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、田代島南南西方沖において、漂泊しながら操業中、船長Bが、左舷方を向いて揚げ籠作業を行っていたところ、A船が風下かつ背後である右舷側から接近したことから、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>
原因	<p>本事故は、田代島南南西方沖において、A船が、船首死角が生じた状態で西進中、B船が操業中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、左舷船首方の遊漁船等に意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、揚げ籠作業を行っていたところ、A船が風下かつ背後から接近したため、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>
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、見張りを行う際、一方向のみに視線を向けるこ

	<p>となく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、船首死角がある場合は、船首を左右に振るなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。・ 船長は、レーダーによる見張りを継続して行うこと。・ 1人乗りの船長は、一定の方向を向いて操業又は作業を行う場合、接近する他船に十分留意すること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付図2 衝突状況図

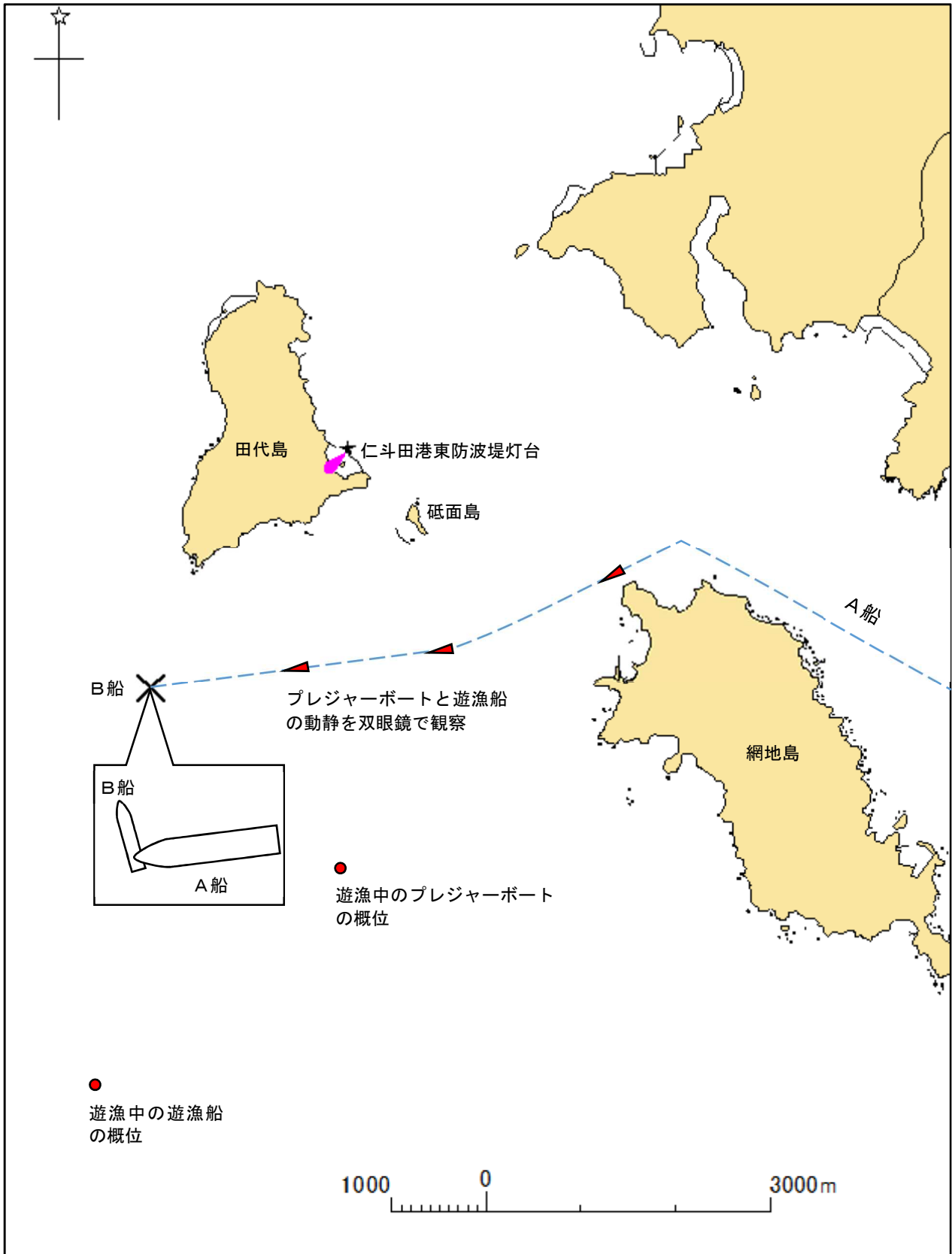


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

