

船舶事故調査報告書

令和6年1月31日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

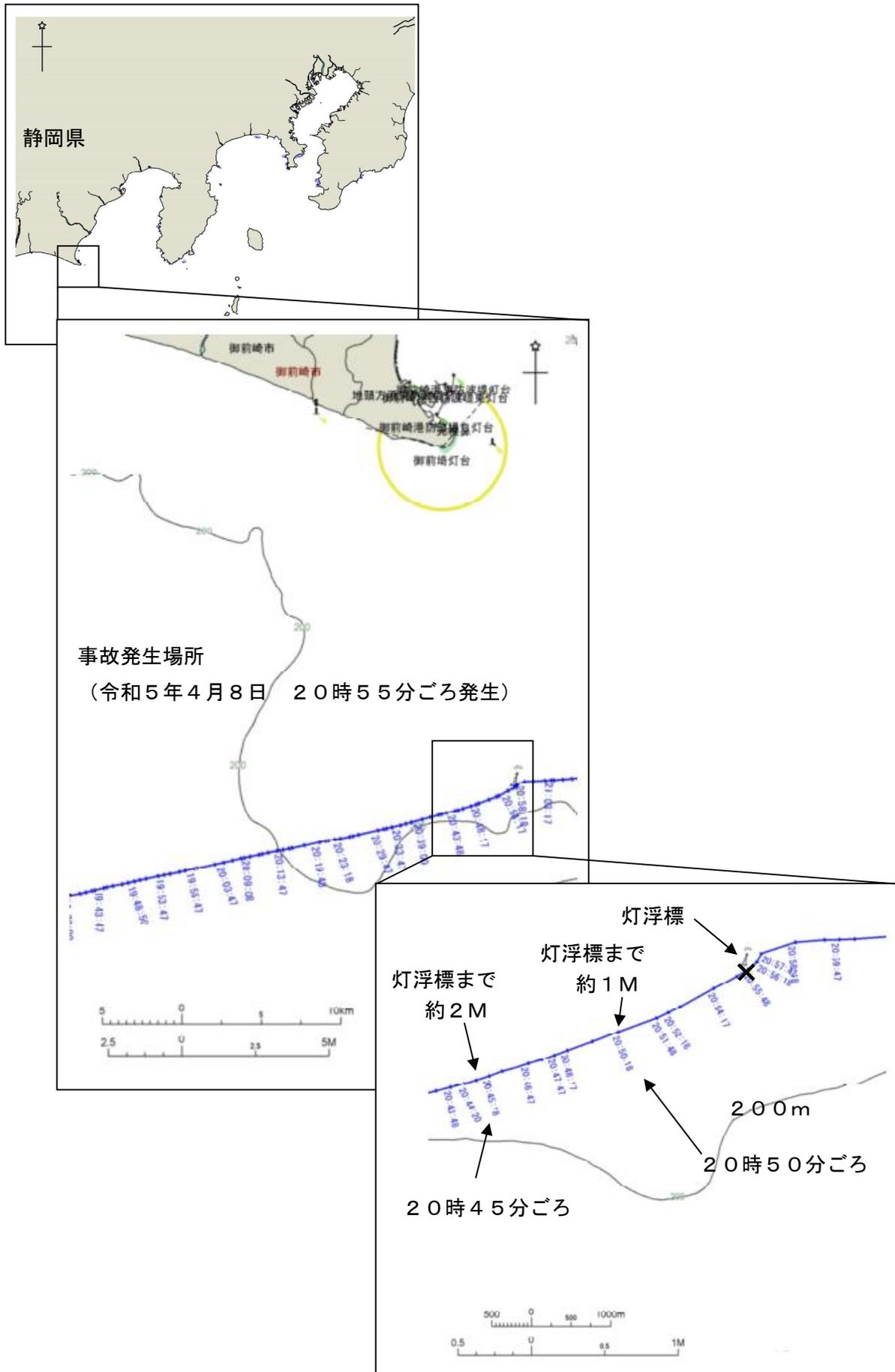
事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和5年4月8日 20時55分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎南方沖 御前崎灯台から真方位167° 11.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.1′ 東経138° 16.5′）
事故の概要	漁船福吉丸は、東北東進中、灯浮標に衝突した。 福吉丸は、右舷外板に破口等を生じ、また、灯浮標は、太陽電池パネルに脱落及び手摺りに曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 福吉丸、116トン 133205、有限会社丸三水産 37.75m×5.48m×2.48m、FRP ディーゼル機関、661kW、平成4年11月16日 （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 37歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成21年12月24日 免状交付年月日 令和元年12月4日 免状有効期間満了日 令和6年12月23日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷外板に破口等 灯浮標 太陽電池パネルに脱落及び手摺りに曲損等

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北西、風速 約15m/s、視程 約4km 海象：波向 北西、波高 約3～4m 御前崎市には、4月7日04時32分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長ほか18人（日本国籍9人、インドネシア共和国籍9人）が乗り組み、かつお一本釣り漁の目的で三重県伊勢市南南東方沖の漁場に向け、令和5年4月6日15時50分ごろ千葉県館山市館山港を出港し、同漁場に到着して同一本釣り漁を開始した。</p> <p>本船は、操業を終え、水揚げの目的で、千葉県勝浦市勝浦漁港に向け、4月8日17時00分ごろ帰航を開始した。</p> <p>船長は、単独で船橋当直につき、風波が強かったので、船体の揺れを軽減しようとし、ふだんより沿岸に近づけて水深約100～200mの海域を航行するように針路を設定し、レーダーを作動させ、舵輪の前にある操縦席に腰を掛けて自動操舵とした。</p> <p>船長は、御前埼南方沖を東北東進中、20時45分ごろ右舷船首方約2Mに御前埼南方波浪観測灯浮標（以下、単に「灯浮標」という。）の灯火（群閃黄光 毎20秒に5閃光）を視認したが、本船が同じ針路で航行すれば灯浮標の北方を無難に通過するように見えたので、下方を向いて手に持ったタブレット端末で付近海域の海水温度を調べ、勝浦漁港での水揚げ終了後に向かう次の漁場の探索を始めた。</p> <p>（写真2 参照）</p> <div data-bbox="687 1171 1278 1585" data-label="Image"> </div> <p>写真2 本事故当時の船長の状況（再現）</p> <p>船長は、20時55分ごろ衝撃を感じ、灯浮標に衝突したことに気付いたが、大きな衝撃ではなく、本船の損傷程度が少ないと思い、後方の灯浮標を見たところ、灯火の表示が確認できたので、灯浮標に損傷がないと思い、また、波が高かったので、早く帰航したいと考えて海上保安庁へ通報しないまま、続航した。</p> <p>船長は、9日04時ごろから東寄りの風となり、前部甲板に配置された魚倉を点検したところ、船首部右舷外板に生じた破口から魚倉内に波しぶきが入り込んできたので、予定を変更し、07時00分ごろ</p>

	<p>館山港に入港した。</p> <p>本船は、館山港にて損傷状況が確認された。</p> <p>灯浮標を管理する国土交通省地方整備局担当者は、4月10日15時00分ごろ本事故の発生の連絡を静岡県漁業協同組合担当者から受けた。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真3 本船の損傷状況、写真4 灯浮標の損傷状況 参照)</p>												
<p>その他の事項</p>	<p>AISデータによれば、本船の対地針路は、20時50分に東北東から北寄りに約11°の変化が生じていた。</p> <p>(表1 参照)</p> <p style="text-align: center;">表1 AISデータ(抜粋)</p> <table border="1" data-bbox="545 678 1428 976"> <thead> <tr> <th>時刻(時:分:秒)</th> <th>対地針路(°)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20:47:17</td> <td>075.1</td> </tr> <tr> <td>20:47:47</td> <td>072.5</td> </tr> <tr> <td>20:48:17</td> <td>075.2</td> </tr> <tr> <td>20:49:17</td> <td>077.6</td> </tr> <tr> <td>20:50:18</td> <td>066.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>自動操舵装置の取扱説明書には、自動変針の方法が、次のとおり記載されている。</p> <p>自動操舵で航行中に変針する場合には、針路設定ノブを押し込みながら回して指針を希望する針路に合わせ、手を離せば自動的に舵を取り船は旋回して新しい針路に入ります。</p> <p>船長は、灯浮標の北方を通過する際、操船の状況については明確に覚えておらず、変針したのかも知れないとのことであった。</p> <p>船長は、本事故の約13年前から本船の船長職についていた。</p> <p>船長は、御前崎市南方の海域での1年間の操業日数が約2か月であり、年に同海域を約4~5回航行していた。</p>	時刻(時:分:秒)	対地針路(°)	20:47:17	075.1	20:47:47	072.5	20:48:17	075.2	20:49:17	077.6	20:50:18	066.5
時刻(時:分:秒)	対地針路(°)												
20:47:17	075.1												
20:47:47	072.5												
20:48:17	075.2												
20:49:17	077.6												
20:50:18	066.5												
<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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、御前崎南方沖を東北東進中、船長が、右舷船首方約2MIに灯浮標を視認した際、同じ針路で航行すれば灯浮標の北方を通過するように見えて、漁場を探索する目的で下方を向いてタブレット端末の操作を行いながら自動操舵で航行を続けたことから、灯浮標に接近していることに気付かず、灯浮標に衝突したものと推定される。</p> <p>本船は、自動操舵で航行中、対地針路が北寄りに約11°の変化が生じていたことから、灯浮標の北方を通過するように針路が変更されたものと考えられる。</p>												

	<p>船長は、灯浮標の北方を通過する際、北西方からの風波によって対地針路が変わり灯浮標に接近した可能性があると考えられるが、操船の状況については明確に覚えていなかったことから、変針に至った状況を明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、御前埼南方沖を東北東進中、船長が、右舷船首方約2Mに灯浮標を視認した際、同じ針路で航行すれば灯浮標の北方を通過するように見えて、漁場を探索する目的で下方を向いてタブレット端末の操作を行いながら自動操舵で航行を続けたため、灯浮標に衝突したものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船橋当直者は、当直中にタブレット端末の操作を行うことなく、周囲の見張りに専念すること。 ・ 船橋当直者は、灯浮標等が進路上にある場合にはレーダー等を活用するとともに、風、潮流等の影響を考慮し、同灯浮標等に対し安全な離隔距離を保って航過できる針路を設定すること。 ・ 船長は、事故が発生した場合には速やかに海上保安庁へ通報し、必要な指示等を受けること。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
19:08:17	034-19-11.93	137-50-58.16	087.4	13.5
19:20:48	034-19-43.48	137-54-02.77	076.2	12.1
19:31:17	034-20-10.23	137-56-36.91	083.1	12.9
19:40:48	034-20-35.66	137-58-58.47	072.3	12.0
19:45:17	034-20-48.39	138-00-04.55	074.3	13.1
19:50:47	034-21-02.74	138-01-26.16	082.6	12.1
19:55:17	034-21-13.43	138-02-32.43	074.8	12.5
20:02:18	034-21-32.40	138-04-14.92	079.8	12.5
20:07:18	034-21-45.76	138-05-27.42	074.3	12.7
20:13:47	034-22-01.75	138-07-02.45	083.6	13.7
20:20:17	034-22-18.69	138-08-39.51	073.2	11.2
20:23:49	034-22-26.54	138-09-31.24	080.7	13.7
20:26:19	034-22-33.22	138-10-07.88	070.0	13.2
20:46:17	034-23-30.13	138-14-37.28	073.7	11.0
20:46:47	034-23-31.87	138-14-43.68	079.2	11.2
20:47:17	034-23-33.43	138-14-50.43	075.1	10.8
20:47:47	034-23-35.27	138-14-56.57	072.5	10.3
20:48:17	034-23-37.25	138-15-03.02	075.2	11.1
20:49:17	034-23-40.87	138-15-15.25	077.6	11.4
20:50:18	034-23-44.88	138-15-28.13	066.5	11.2
20:51:48	034-23-50.49	138-15-46.92	057.9	9.6
20:52:18	034-23-52.73	138-15-52.75	054.9	11.3
20:52:48	034-23-55.18	138-15-58.45	061.7	10.5
20:54:17	034-24-02.64	138-16-15.05	064.4	10.3
20:54:47	034-24-05.10	138-16-20.84	065.1	12.2
20:55:17	034-24-07.66	138-16-26.48	060.5	10.8
20:55:48	034-24-10.42	138-16-32.20	055.0	10.1
20:56:18	034-24-13.40	138-16-36.43	026.0	8.3
20:56:49	034-24-17.16	138-16-38.58	024.5	8.4
20:58:18	034-24-21.61	138-16-55.39	083.9	12.2

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から17m、船尾から12m、左舷から2m、右舷から3mであった。また、対地針路は真方位である。

写真3 本船の損傷状況



写真4 灯浮標の損傷状況

