

## 船舶事故調査報告書

令和6年5月29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（防波堤）
発生日時	令和5年9月29日 20時26分ごろ
発生場所	石川県能登町高倉漁港 高倉港錨島防波堤灯台から真方位240°10m付近 （概位 北緯37°17.6′ 東経137°12.9′）
事故の概要	漁船藤丸は、北北西進中、防波堤に衝突した。 藤丸は、乗組員1人が負傷し、右舷船首部外板に破口等を生じ、また、防波堤は、擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年10月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 藤丸、4.8トン IK3-17398（漁船登録番号）、個人所有 10.32m (Lr) × 3.26m × 1.05m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、平成3年2月22日
乗組員等に関する情報	船長 61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62年3月4日 免許証交付日 令和4年2月28日 （令和9年3月3日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（乗組員）
損傷	本船 右舷船首部外板に破口及び左舷船首ブルワークに割損 防波堤 擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び乗組員2人（以下「乗組員A」、「乗組員B」という。）が乗り組み、令和5年9月29日17時30分ごろ刺し網を揚収する目的で高倉漁港を出航した。 船長は、乗組員Aが初心者であったので、漁や魚の説明を行いながら、高倉漁港南東方沖の漁場で刺し網を揚収後、帰航することとした。



写真1 船首部甲板

本船は、法定灯火及び操舵室上部と船首部のマスト上部に取り付けた作業灯を点灯させ、船長が操舵室で立って操船し、乗組員Aが左舷船首部に置いたクーラーボックスに右舷船尾方を向いて座り、乗組員Bが左舷中央部で船尾方を向いて中腰の姿勢で魚の仕分け作業を行っている状態で、20時10分ごろ帰航を始めた。(図1、写真1参照)

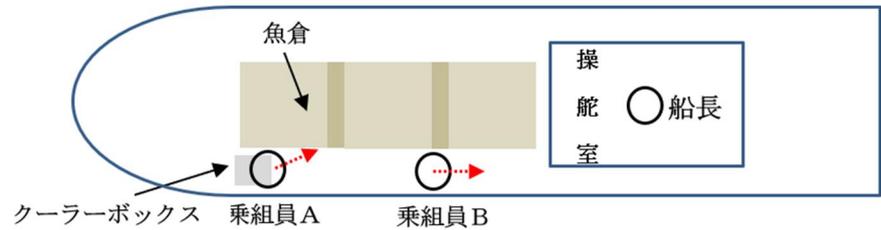


図1 乗船者位置図

船長は、レーダー及び目視で周囲に他船がないことを確認して、視認した高倉港錨島防波堤（以下「本件防波堤」という。）の先端付近に向け自動操舵で北北西進とし、帰航中も乗組員Aに取り込んだ漁獲物について説明しようと思い、ふだんより遅い約7～8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とした。(図2参照)



図2 船長の予定進路等

※国土地理院Webサイト地図を加工して制作

船長は、船首部甲板に移動して魚倉の上に立ち、クーラーボックスに座っていた乗組員Aに漁獲物について説明していたところ、20時26分ごろ、衝撃を受けて船首方に転倒し、立ち上がって船首方を見て、本船が本件防波堤の先端付近に衝突したことを知った。

乗組員A及び乗組員Bは、衝突の衝撃で船首方へ飛ばされて、乗組員Aは腰部が船首部のデッキに当たって負傷し、乗組員Bは甲板上に

	<p>転倒して頭部を打った。</p> <p>船長は、操舵室に戻って主機を中立運転とした後、乗組員Aが負傷していたので、ふだん仕事を手伝ってくれる知人に救急車の手配を、所属する漁業協同組合担当者に海上保安庁への通報を依頼し、本船の損傷状況を確認して自力航行で高倉漁港の係留場所に戻った。</p> <p>乗組員Aは、救急車で病院へ搬送され、第2腰椎圧迫骨折と診断されて30日間入院した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船、写真3 船長の乗船位置(再現)、写真4 乗組員Aの乗船位置(再現) 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、約36年の刺し網漁の経験があり、ふだん漁場から帰航する際、10kn以上の速力で航行していて、本事故当日はふだんより遅い速力にしていたので、本件防波堤に接近するまで時間的余裕があると思っていたが、乗組員Aへの説明時間が思っていたよりも長くなってしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、時間的余裕があったので、船首部に移動して乗組員Aに漁獲物について説明をしていたが、操舵室で操船に専念していれば、本件防波堤に接近していることに気付くことができたと思われた。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、高倉漁港南南東方沖において、本件防波堤先端付近を船首目標として自動操舵で北北西進中、船長が、乗組員Aに漁獲物について説明しようと思ひ、ふだんより遅い約7～8knの速力に設定し、船首部甲板で乗組員Aに説明を続けたことから、本件防波堤に接近していることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん漁場から帰航する際、10kn以上の速力で航行しており、本事故当時はふだんより遅い速力にしていたことから、本件防波堤まで時間的余裕があると思ひ、説明を続けていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、高倉漁港南南東方沖において、本件防波堤先端付近を船首目標として自動操舵で北北西進中、船長が、乗組員Aに漁獲物について説明しようと思ひ、ふだんより遅い約7～8knの速力に設定し、船首部甲板で乗組員Aに説明を続けたため、本件防波堤に接近していることに気付かず、本件防波堤に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>・小型漁船の船長は、航行中、見張りがおろそかになる状況で、操</li> </ul>

	船以外の作業を行わないこと。
--	----------------

付図1 事故発生経過概略図

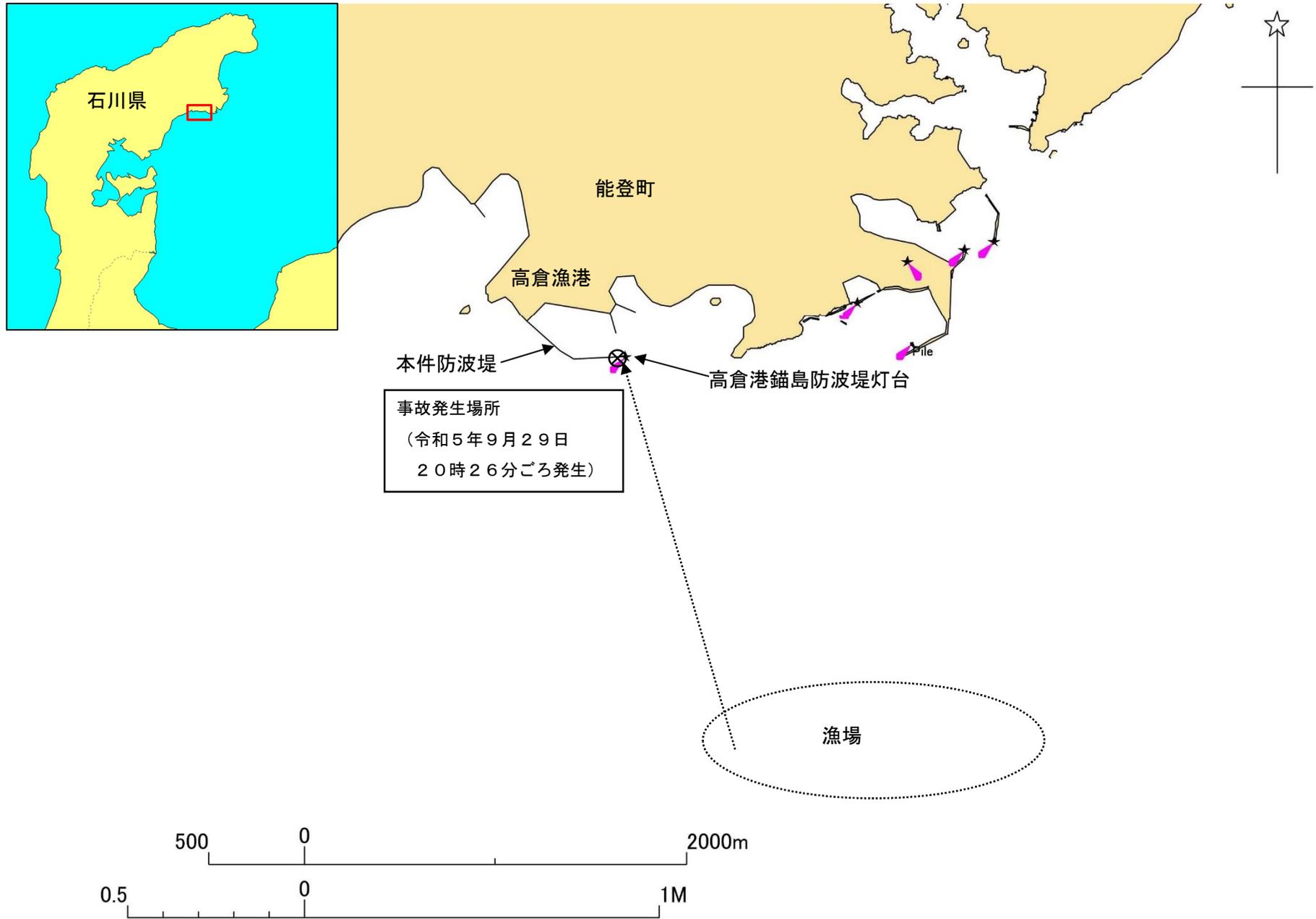


写真2 本船



写真3 船長の乗船位置（再現）



写真4 乗組員Aの乗船位置（再現）

船首部のデッキ

