

## 船舶事故調査報告書

令和6年7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
発生日時	令和5年6月6日 06時48分ごろ
発生場所	茨城県北茨城市大津漁港南方沖 大津港南防波堤A灯台から真方位140°750m付近 （概位 北緯36°48.9′ 東経140°47.4′）
事故の概要	漁船日吉丸は、南東進中、漁船第二野口丸と衝突した。 第二野口丸は、船長が死亡し、左舷船尾部等に破損を生じ、また、日吉丸は、左舷船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年6月6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。
<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 日吉丸、4.9トン IG3-6355（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.25m×1.01m、FRP ディーゼル機関、404.50kW、平成6年3月27日 第210-39151号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第二野口丸、1.0トン IG3-5987（漁船登録番号）、個人所有 6.74m（Lr）×1.85m×0.57m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数30、昭和62年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 77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） B 船長B 85歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成5年2月5日 免許証交付日 令和4年4月4日 （令和10年2月4日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 左舷船尾部等に破損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1.0m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：04時18分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長A及び乗組員（以下「乗組員A」という。）が乗り組み、しらすひき網漁の目的で、令和5年6月6日04時20分ごろ、大津漁港南方沖の漁場に向け、同漁港を出港した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>A船は、しらすひき網漁の3回目のひき網の際、網が破損したので、予備の網と交換する目的で、06時20分ごろ大津漁港へ帰港した。</p> <p>A船は、網の交換を終え、再びしらすひき網漁の目的で、06時35分ごろ大津漁港南方沖の漁場へ向けて、同港を出港した。</p> <p>船長Aは、0.25マイルレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室中央にある舵輪の前に立って操船に当たり、06時44分ごろ約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により大津漁港内を南西進させた。</p> <p>A船は、大津漁港沖に南西方に延びる南防波堤（A）（以下「本件防波堤」という。）を通過した後、船長Aが、本件防波堤の南端に設置された大津港南防波堤A灯台を左舷方に見て船位を確認し、目視で見張りを行いながら約17knの速力に増速した。</p> <p>船長Aは、周囲を見渡した際、他船を見掛けなかったので、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、漁場に向けて左舵を取り、南東進させた。</p> <p>船長Aは、引き続き周囲に他船はいないと思い、船首方を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、06時48分ごろ突然</p>

衝撃を受けた。

船長Aは、何かに衝突したと思い、右舵を取ってA船を反転させたところ、船首方に船首部のみが海面に見える状態のB船を認め、A船がB船と衝突したことに気付いた。

船長Aは、乗組員Aの負傷の有無を確認した後、乗組員Aと共にB船の乗組員を捜索したものの発見できず、携帯電話で所属する漁業協同組合の担当者に本事故の発生を連絡し、海上保安庁への通報を依頼した後、しらすひき網漁を行っている僚船へ本事故の発生を連絡した。

連絡を受けた僚船は、付近の僚船へ連絡し、また、船長Aは、漁を中止して本事故発生場所付近へ集まった僚船らと共に捜索を続けた。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、6日早朝の周囲が明るくなった頃、さわら釣り漁を行う目的で、大津漁港を出港した。

船長Bは、本件防波堤の東側付近で釣りを行っていた僚船（以下「僚船B」という。）にB船を接近させ、僚船Bの船長（以下「僚船船長B」という。）と会話を交わした後、僚船Bの近くで漁を開始した。

B船及び僚船Bは、30分ほど釣りを行ったものの、両船共に釣果がないので、漁場を移動することとした。

僚船船長Bは、僚船Bを大津漁港東方沖の漁場へ向けて東進させた際、船長BがB船を大津漁港南方沖の漁場へ向けて南進させるのを認めた。

僚船船長Bは、大津漁港東方沖の漁場へ向けて約20分東進させた後、南方に向けて移動しながら約1時間釣りを行っていたころ、船長Bから、僚船船長Bの携帯電話に漁を終えて帰航する旨の連絡が入った。

僚船船長Bは、引き続き大津漁港南方沖の漁場で、さわら釣り漁を行っていたところ、再度、船長Bから、携帯電話に本件防波堤付近で魚群探知機に反応があるので、本件防波堤の南方沖付近で同漁を始める旨の連絡を受けた。

僚船船長Bは、船長Bから本件防波堤の南方沖付近で漁を始める旨の連絡を受けてから約10～15分後、他の僚船の船長から携帯電話に連絡が入り、本事故の発生を知った。

僚船船長Bは、漁を中断して、本事故発生場所付近に向かった。

僚船船長Bは、本事故発生場所付近に到着し、巡視艇及び僚船による船長Bの捜索に加わった。

B船は、僚船による船長Bの捜索が行われている最中に沈没した。

船長Bは、10時14分ごろ海上保安庁の潜水士により沈没したB船船内から救命胴衣未着用の状態で救助され、北茨城市内の病院に搬送されて医師により死亡が確認され、短時間による溺水吸引及び出血

	<p>性ショックと検案された。</p> <p>B船は、後日、所属する漁業協同組合が手配したクレーン台船で引き揚げられた後、解撤処分された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真3 A船の損傷状況、写真4 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約17kn以上に速力を上げると、A船に船首浮上による死角が生じることを認識しており、ふだん、船首死角が生じているときは、船首を左右に振るなどして同死角を補う見張りを行っていた。(写真2参照)</p> <div data-bbox="695 618 1246 1041" data-label="Image"> </div> <p>写真2 A船船首方の見通し状況(停船時)</p> <p>船長Aは、破損した網を交換する目的で帰航する際、大津漁港南方沖で他船を見掛けなかったため、大津漁港南方沖に他船はいないと思っていたことに加え、本件防波堤を通過後、周囲を見渡した際、他船を見掛けなかったため、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い込み、レーダーで確認したり、船首を左右に振ったりするなど死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>乗組員Aは、ふだん、操舵室外側の通路で見張りの補助を行っていたが、本事故当時は船尾部甲板で網の修理を行っており、見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、A船が南東進中、船首方の見張りを行っていたものの、B船に衝突するまで気付かなかったため、B船がA船の死角に入っていて気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>大津漁港沖付近でのしらすひき網漁は、11時まで大津漁港に帰港しなければいけない取決めがあった。</p> <p>船長Aは、しらすひき網漁を一時中断して大津漁港に帰港したので、破損した網の交換後、急いで漁場に戻って同漁を再開させたいと焦る気持ちがあり、ふだんより速力が出ていたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、約30年以上の漁師歴があり、大津漁港沖は慣れた漁場</p>

	<p>であった。</p> <p>船長Bは、ふだん、救命胴衣を着用していたものの、救助された際は着用しておらず、船長Bの救命胴衣は、付近の海上に浮いていた。</p> <p>船長Bは、本事故当日、体調不良を訴えていなかった。</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 不明 A あり、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、大津漁港南方沖において、漁場に向けて南東進中、船長Aが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い込み、船首浮上による死角が生じた状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、船首方のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、破損した網を交換する目的で帰航する際、大津漁港南方沖で他船を見掛けなかったこと、及び本件防波堤を通過後、周囲を見渡した際、他船を見掛けなかったことから、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い込み、レーダーで確認したり、船首を左右に振ったりするなど死角を補う見張りを行わなかったものと考えられる。</p> <p>A船は、破損した網の交換後、船長Aが急いで漁場に戻ってしらすひき網漁を再開させたいと焦る気持ちがあったことから、ふだんより速力が出ていた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、大津漁港南方沖において、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故当時、大津漁港南方沖において、船長Bが、僚船船長Bに本件防波堤の南方沖付近でさわら釣り漁を行う旨を携帯電話で連絡していることから、同漁を行っていた可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、また、船長Bが本事故で死亡しており、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、大津漁港南方沖において、A船が南東進中、船長Aが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い込み、船首浮上による死角が生じた状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、B船と衝突したものと考えられる。また、B船は、大津漁港南方沖においてA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船長は、船首浮上による死角が生じる場合、周囲に他船はいないと思うことなく、船首を左右に振る、レーダーを活用する、速力を下げるなど常時周囲の適切な見張りを行い、他船を見落とさないよう、船首方の死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・船長は、操舵室内又は甲板上の乗組員に対し、衝突のおそれがある</li> </ul>

	る通航船舶等を認めた場合は、速やかに報告させること。
--	----------------------------

付図1 事故発生場所概略図

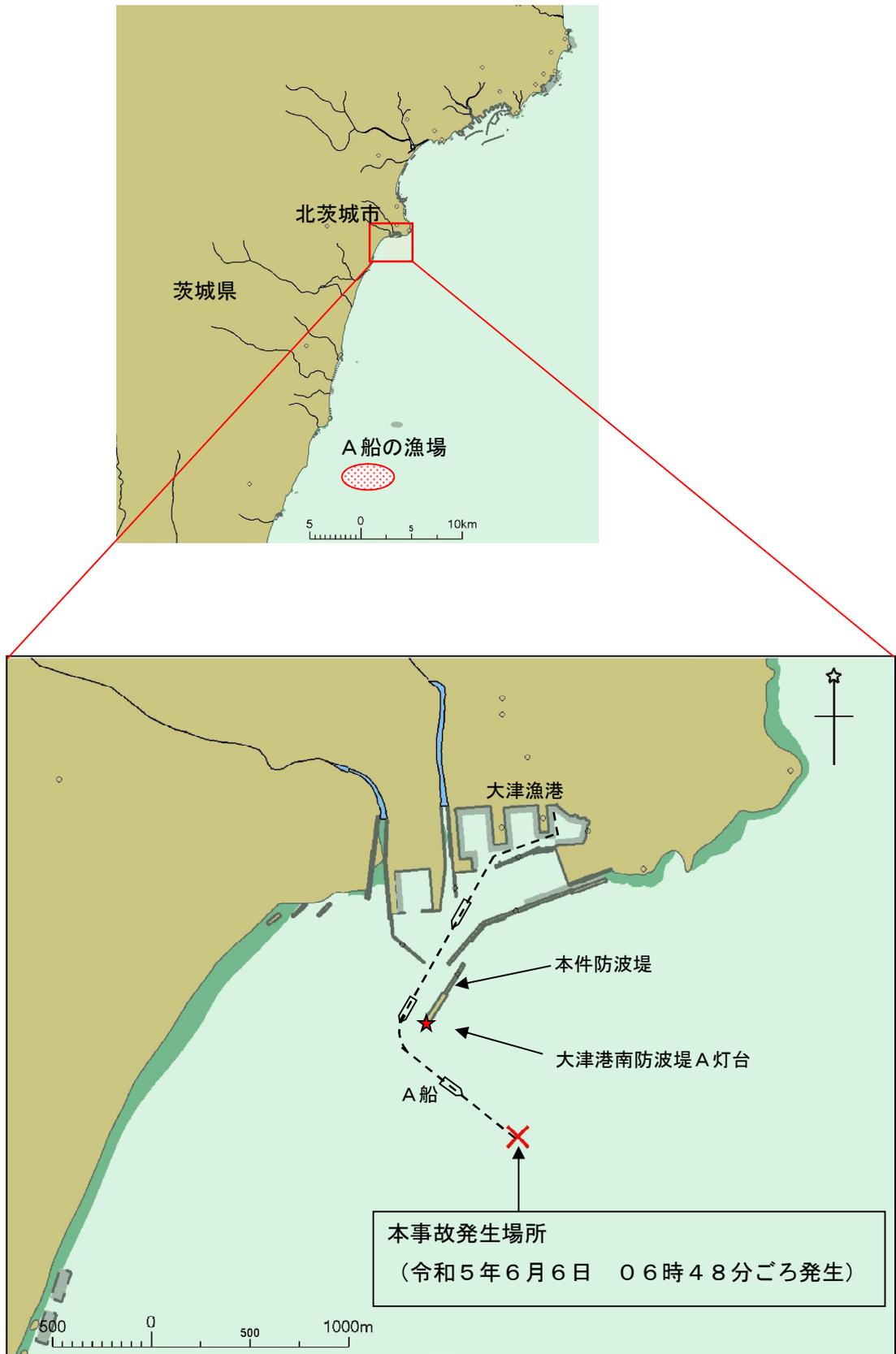


写真3 A船の損傷状況



写真4 B船の損傷状況

