

船舶事故調査報告書

令和6年3月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 事故種類                             | 衝突   |
| 発生日時                             | 令和5年9月7日 06時18分ごろ  |
| 発生場所                             | 福島県いわき市小名浜港南方沖<br>平潟港 <sup>なごほ</sup> 勿来沖防波堤灯台から真方位100° 4.1海里（M）付近<br>（概位 北緯36° 51.0′ 東経140° 52.6′）   |
| 事故の概要                            | ばら積み貨物船 <sup>イసుズ</sup> ISUZU MARUは、錨泊中、また、漁船 <sup>こつえい</sup> 第二廣栄丸は、西進中、両船が衝突した。  |
| 事故調査の経過                          | 令和5年9月13日、主管調査官（横浜事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A ばら積み貨物船 ISUZU MARU（マーシャル諸島共和国籍）、<br>56,999トン<br>9782039（IMO番号）、MISUGA S.A.、美須賀海運株式<br>会社（船舶管理会社）<br>B 漁船 第二廣栄丸、6.6トン<br>FS2-2878（漁船登録番号）、個人所有<br>第210-39950号（船舶検査済票の番号）  |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長<br>（マーシャル諸島共和国発給）<br>航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船<br>長（マーシャル諸島共和国発給）<br>B 船長B、一級小型・特殊・特定  |
| 負傷者                              | なし   |
| 損傷                               | A船 右舷船首外板にペイント剝離<br>B船 右舷船首部に圧壊、船首マストに曲損   |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好<br>海象：波高 約1.0m  |
| 事故の経過                            | A船は、船長A及び航海士Aほか20人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、石炭約97,167tを小名浜港で荷揚げする目的で、小名浜港南方沖で錨泊していた。<br>A船は、船首を東北東方に向け、航海士A及び甲板手1人が船橋当直に当たり、6Mレンジでレーダー1台を稼働させ、航海士Aが書類の整理作業等を行いながら約10分間隔でレーダーによる見張りを行い、甲板手が降橋してビルジ測深等の作業を行っていたところ、右舷船首部にB船の右舷船首部が衝突した。<br>A船の船橋は、本事故当時、左舷の扉が開けられ、右舷の扉が閉められていた。 |

|    |   |
|----|---|
|    | <p>航海士Aは、B船と衝突したことに気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、B船と衝突したことを知らないまま、海上保安庁より国際VHF無線電話等でB船と衝突したことを尋ねられ、船首部を点検して右舷船首外板に衝突の痕跡を認め、本事故の発生を知った。</p> <p>A船の喫水は、船首約12.63m、船尾約12.71mであった。</p> <p>A船に装備された航海情報記録装置<sup>*1</sup>（VDR：Voyage Data Recorder）のレーダー画像記録（04時59分59秒～06時16分29秒）には、A船の東北東方から南西進したのち、A船の東方からA船の船首に向けて西進する小型船舶の映像が映っていた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、<sup>なこそ</sup>勿来漁港を出港し、いわき市三崎沖で1回目の底引き網の作業を行った後、南下して同漁港西北西方沖で2回目の底引き網の作業を終え、帰航の途につき、自動操舵により西進していた。</p> <p>船長Bは、漁場を出発したとき、2Mレンジのレーダーで航行の支障となる船舶が映っておらず、船体中央にある操舵室の後方に移動した。</p> <p>船長Bは、操舵室により船首方に死角が生じていた後部甲板上で左舷側に甲板員Bが座って魚の選別作業を行っているのを見て、ふだんよりも豊漁であったので入港までに同作業が終わらないと思い、右舷側に座って同作業を手伝い始めた。</p> <p>船長Bは、魚の選別作業を中断して右舷から船首方を見たとき、目視のみで船首方の僅かに右舷側約2～3MにA船を認めたが、A船までの距離がまだ離れていると思い、同作業を続けながら航行した。</p> <p>船長Bは、魚の選別作業をやめて船首方に振り返ったとき、船首至近にA船を認めたが、どうすることもできず、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、A船と衝突直後、操舵室に移動して主機を中立とし、A船と離れてから、甲板員Bの負傷の有無、損傷及び浸水状況を確認したのち、A船右舷ウイングの下方付近にB船を移動させ、A船に向かって叫んだが、応答がなかったため、自力で勿来漁港に戻った。</p> <p>船長Bは、所属の漁業協同組合を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> |
| 分析 | <p>A船は、錨泊中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、船長Bが、操舵室により船首方に死角が生じた場所で魚の選別作業を手伝い、同作業中に右舷から船首方を見たとき、船首方の僅かに右舷側にA船を認めたものの、A船との距離がまだ離れていると思い、同作業を続けながら航行したことから、その後船首</p>  |

\*1 「航海情報記録装置（VDR：Voyage Data Recorder）」とは、船位、針路、速力、レーダー情報などの航海に関するデータのほか、国際VHF無線電話装置（VHF）の交信、船橋内での音声等を記録することができる装置をいう。

|       |  |
|-------|--|
|       | 至近にA船を認めたが、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。   |
| 原因    | 本事故は、A船が錨泊中、B船が西進中、船長Bが、操舵室により船首方に死角が生じた場所で魚の選別作業を手伝い、同作業中に右舷から船首方を見たとき、船首方の僅かに右舷側にA船を認めたものの、A船と距離がまだ離れていると思い、同作業を続けながら航行したため、A船に衝突したものと考えられる。 |
| 再発防止策 | 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。<br>・船長は、航行中、乗組員が行う作業を手伝うことを優先せず、常に周囲の状況を確認するなどの適切な見張りを行うこと。   |

付図1 事故発生経過概略図

