

船舶事故調査報告書

令和7年11月19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 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和7年1月20日 06時35分頃
発生場所	秋田県男鹿市北浦漁港 北浦港第1防波堤灯台から真方位034°530m付近 （概位 北緯39°58.0′ 東経139°47.5′）
事故の概要	漁船第三千勝丸 ^{せんしやう} は、北北西進中、また、漁船高丸 ^{たか} は、漂泊して揚網作業中、両船が衝突した。 高丸は、船長が負傷し、右舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、第三千勝丸は、右舷船首部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 漁船 第三千勝丸、4.9トン AT3-8822（漁船登録番号）、個人所有 11.75m（Lr）×3.18m×1.01m、FRP ディーゼル機関、341.00kW、平成6年11月22日 第211-13575号（船舶検査済票の番号） B 漁船 高丸、1.73トン AT3-5265（漁船登録番号）、個人所有 7.08m（Lr）×1.72m×0.65m、FRP ガソリン機関、60kW（動力漁船登録票による）、昭和51年 4月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 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10月6日 免許証交付日 令和4年3月2日 （令和9年10月5日まで有効） B 船長B 78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 昭和51年7月9日 免許証交付日 令和4年12月21日

	(令和10年5月15日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人(船長B)
損傷	A 右舷船首部外板及び船首部船底外板に擦過傷及び塗膜剝離 B 右舷中央部外板及び左舷側外板に亀裂及び破口、揚網機の脱落等(全損)
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時58分頃
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、法定灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、刺し網漁の目的で、令和7年1月20日06時30分頃に北浦漁港北方沖の漁場に向けて同漁港を出航した。</p> <p>船長Aは、A船が北浦漁港の第4防波堤東端と第6防波堤北端との間を通過した後、漁場に針路を向ける際、事故発生場所付近の海域には慣れていて、ふだん操業を行っている他船を見掛けたことがなかったので、目視により船首方を一目見ただけで前路に他船はいないと思った。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室左舷側に置いている脚立に腰を掛けて操船に当たり、徐々に速力を上げながら約13～14ノットの対地速力で手動操舵により北北西進した。</p> <p>船長Aは、レーダー画面を見ることなく、時折GPSプロッターの画面を見ながら針路及び速力を保持していたところ、06時35分頃、何かに衝突したような衝撃を受けたので、船外を確認したところ、A船がB船と衝突していた。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用して海面上に浮いていた船長Bを乗組員と一緒に船上に引き揚げるとともに、僚船に漁業無線を通じて本事故の発生を知らせた。</p> <p>船長Aは、現場に来援した僚船に船長Bを移乗させた後、A船を帰港させた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、06時25分頃に北浦漁港を出航し、同漁港の第4防波堤の北方650m付近の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、漁場に到着した後、船首を東方に向けて、機関を中立として漂泊し、左舷船首部に設置している揚網機付近に立って、東西方向に設置していた刺し網の西端の目印であるボンデンを引き揚げる作業を開始し、続いて揚網作業を行っていたところ、他船の機関音が聞こえた。</p> <p>船長Bは、機関音が聞こえた右舷方を見たところ、B船に向かってくる他船を認め、船体の形状などから顔見知りの船長Aが乗るA船と</p>

	<p>分かったが、そのうちB船を避けて航行すると思い、揚網作業を続けた。</p> <p>船長Bは、その後ふと右舷方を見たところ、A船がB船の至近に迫っており、このままでは衝突すると思ったもののどうすることもできず、衝突する直前に後部甲板から海に飛び込み、その直後にB船はA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、A船に引き揚げられた後、船長Aからの要請を受けて救助に駆けつけた僚船に移乗し、北浦漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、帰宅後、船長Bの家族と共に最寄りの消防署に行き、救急車で秋田県秋田市内の病院に搬送され、右上腕挫創、右下^{たい}腿挫創と診断されて13日間入院した。</p> <p>B船は、船長Bが移乗した僚船とは別の僚船により北浦漁港にえい航されて陸揚げされた後、廃船処理となった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、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>A船の乗組員は、本事故時、後部甲板上で休んでいて、B船には気付かなかった。</p> <p>海上衝突予防法(昭和52年法律第62号)第20条第1項には、船舶は、灯火を日没から日出までの間表示しなければならないと規定されているが、B船には、灯火が備えられていなかった。</p> <p>B船は、専ら本邦の海岸から12海里以内の海面において従業する総トン数20トン未満の漁船であるため、船舶安全法(昭和8年法律第11号)第2条第1項の規定の適用が除外されており、船舶検査の対象となっていなかった。</p> <p>船長Bは、B船には灯火が備えられておらず、日出時刻前に出航してはならないことを知っていたが、周囲は操業に支障がない明るさであったので、気象情報を参照するなど本事故時の日出時刻を確認しないまま出航した。</p> <p>B船には、音響信号設備がなかった。</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、北浦漁港を北北西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い込み、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、衝突するまでB船の存在に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近で漂泊して操業を行っている他船を見掛けたことがなく、また、慣れた海域での油断もあったことから、目視により船首方を一目見たのみで前路に他船はいないと思い込んだものと考えられる。</p>

	<p>B船は、北浦漁港において、漂泊して揚網作業中、船長Bが、右舷方から接近するA船を認めた際、航行中のA船が操業中のB船を避けると思い、継続してA船の動静に注意を払っていなかったことから、衝突を回避する措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、灯火が備えられていなかったことから、日出時刻前に出航してはならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、北浦漁港において、A船が北北西進中、B船が灯火を備えずに漂泊して揚網作業中、船長Aが、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、衝突するまでB船の存在に気付かず、また、船長Bが、継続してA船の動静に注意を払っていなかったため、衝突を回避する措置を採る時機を逸し、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"> ・ 小型漁船の船長は、ふだん操業している他船を見掛けたことがない場所であっても、他船がないものと思い込まず、また、目視のみに頼らず、レーダーも活用して常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 小型漁船の船長は、船舶事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。 ・ 小型漁船の船長は、揚網作業中に接近する他船を認めた場合、操業中の自船を避けて航行してくれると思い込まず、汽笛を鳴らしたり、有効な音響による信号を行ったりするなど注意喚起を行うとともに、必要に応じて船体を移動させるなど、早めに衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 汽笛を備えていない小型漁船の船長は、適切な時機に有効な音響による信号で注意喚起を行うことができるよう、携帯式エアホーン等を備えておくことが望ましい。 ・ 灯火を備えていない船舶は、夜間航行を行わないこと。

付図1 事故発生場所概略図

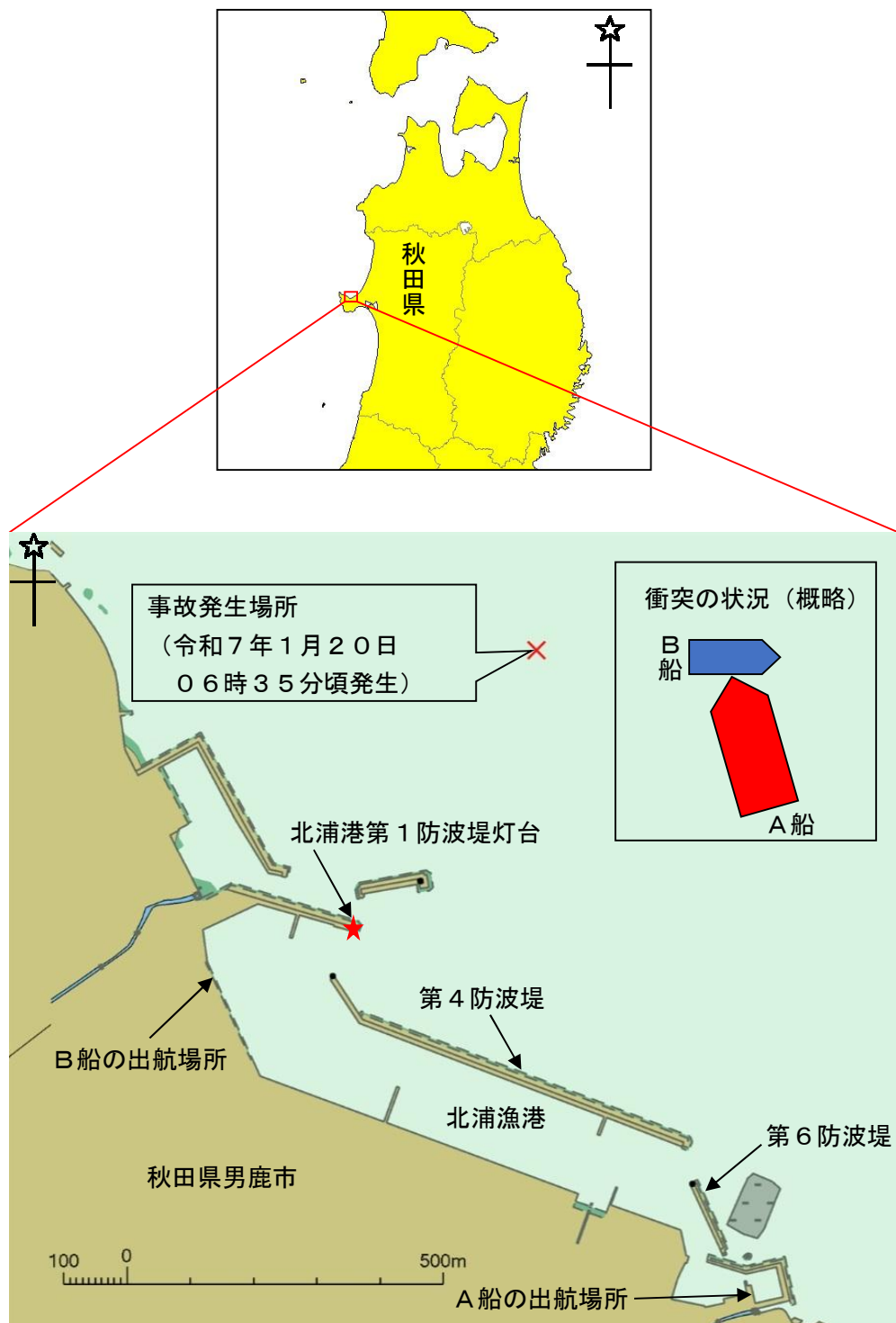


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

