

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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6年7月12日 04時36分頃
発生場所	茨城県北茨城市大津漁港南方沖 川尻灯台から真方位047° 4.6海里（M）付近 （概位 北緯36° 42.4′ 東経140° 47.6′）
事故の概要	漁船木村丸は、北北東進中、また、漁船五浦丸は、南進中、両船が衝突した。 五浦丸は、船長が軽傷を負い、右舷船首部等に破損を生じ、また、木村丸は、船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月25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	A 漁船 木村丸、4.9トン IG3-6530（漁船登録番号）、個人所有 11.95m（Lr）×3.35m×1.08m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成9年3月2日 第231-16715号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）



写真1 A船

B 漁船 五浦丸、1.9トン
 IG3-6420（漁船登録番号）、個人所有

	8.10m (Lr) × 2.12m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、134kW、平成7年3月22日 第231-18237号(船舶検査済票の番号)
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 79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50年3月14日 免許証交付日 令和元年7月8日 (令和6年9月18日まで有効)</p> <p>B 船長B 68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13年2月6日 免許証交付日 令和2年7月17日 (令和8年2月19日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部外板等に擦過傷</p> <p>B 右舷船首部等に破損(全損)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日出時刻：04時28分頃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、しらすひき網漁の目的で、令和6年7月12日03時45分頃、大津漁港南方沖の漁場に向け、茨城県日立市久慈漁港を出航した。</p> <p>船長Aは、魚群探知機、GPSプロッター及び2Mレンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、操舵室右舷側に立って約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵で操船に当たり、大津漁港南方沖を北北東進した。</p> <p>船長Aは、レーダー及び目視で船首方約1.5kmにB船を認めた際、移動していないように見え、大津漁港南方沖での小型漁船は漂泊しながら伊勢えび漁を行っていることが多いので、B船も同様であると思った。</p> <p>船長Aは、B船から距離を離すようにB船の沖側(東方)に向けて、A船を右転させた。</p> <p>船長Aは、目的の漁場に近づき、A船の右舷船首方約700mを先行していた僚船(以下「僚船A」という。)が左転したので、近くに魚群がいると思い、A船を約13knの速力に減速させた後、魚群探知機の画面を見ながら航行した。</p> <p>船長Aは、魚群探知機から目を離して船首方を見たところ、至近にB船を認め、衝突の危険を感じて、右舵一杯を取ったものの間に合わず、04時36分頃A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p>

船長Aは、乗組員にけががないことを確認し、主機を後進としてB船から離れた後、A船をB船に接近させて船長Bの負傷の有無及びB船の損傷状況を確認し、B船の右舷船首部等に破損を認めたので、船長BをA船に移乗させた。

船長Aは、漁業無線で所属する漁業協同組合の担当者へ本事故の発生を連絡し、連絡を受けた担当者が、消防署へ救急車の要請及び海上保安庁へ本事故発生 of 通報を行った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、ひらめ引き釣り漁の目的で、03時50分頃に大津漁港南方沖の漁場に向けて同漁港を出航した。

B船は、04時00分頃漁場へ到着し、1Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵区画左舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、操業中を示す形象物を掲げ、約2.5knの速力で南進しながら、操業を開始した。

B船の操業は、船尾から1本の釣り糸を約75m出して、微速力で航行して行くものであった。

船長Bは、右舷船首方約500mに南方から接近してくるA船を目視で認めたが、ふだんから操業中のB船を航行中の船舶が避けており、また、A船を視認する前、南方から接近する漁船2隻がB船の沖側（東方）と陸側（西方）を避けるように通過し、近くで漂泊を開始したので、A船もB船に接近すれば、B船を避けて航行すると思い、操業を続けた。

船長Bは、A船がいずれB船を避けると思い、A船の動静を見ながら南進を続けていたところ、右舷船首方約100mになっても避ける様子がなく、更に接近するので衝突の危険を感じ、右舷船首方から接近するA船に対して右舵を取るとA船に接近すると思い、左舵を取ったが、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、船長AにB船が沈没すると危険なので、A船に移乗するよう促され、接舷してきたA船に移乗した。

僚船Aの船長は、事故発生場所付近でしらすひき網漁を始めようとしていたところ、本事故の発生に気付いて救助に向かった。

船長Aは、来援した僚船Aと共にB船をえい航することとし、A船及び僚船AでB船を挟んで横抱き状態として大津漁港に向かった。

船長Bは、来援したA船の別の僚船に移乗し、大津漁港の岸壁で待機していた救急車で病院に搬送され、腰椎捻挫及び頸椎捻挫と診断された。

B船は、A船及び僚船Aによりえい航中、船体が2つに分断されたものの、大津漁港へえい航された。(写真2、写真3参照)



写真2 B船の船尾側



写真3 B船の船首部分

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Aは、約62年の漁師歴があり、大津漁港沖は慣れた漁場であった。

船長Aは、B船を視認した際、漂泊していると思ったことに加えて、B船から距離を離すようにB船の沖側（東方）に向けて右転したことで、B船を安全に通過できると思った。

船長Aは、魚群を確認しようと魚群探知機の画面を見ることに意識を向けていたので、A船の船首方にB船が接近していることに気付かなかった。

A船の乗組員は、船尾甲板でしらす網の準備を行っていた。

船長Bは、約24年の漁師歴があり、大津漁港沖は慣れた漁場であった。

船長Bは、B船にエアホーンが装備されていたものの、航行中のA船が操業中のB船を避けると思い、エアホーンを鳴らすなどして注意喚起を行わなかった。

船長A、A船乗組員及び船長Bは、ベスト型救命胴衣（型式不明）を着用していた。

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

A あり、B あり

A なし、B なし

A なし、B なし

A船は、大津漁港南方沖において、漁場に向けて北北東進中、船長Aが、船首方に認めたB船から距離を離すように右転し、その後、継続的にB船の動静を確認しなかったことから、船首方至近にB船を認めて右舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、レーダー及び目視で船首方にB船を認めた際、約2.5knで南進しているB船を漂泊しながら操業中であると思ったことに加え、B船から距離を離すようにB船の沖側（東方）に向けて右転したことから、B船を安全に通過できると思ったものと考えられる。

	<p>船長Aは、慣れた海域で、大津漁港南方沖での小型漁船は漂泊しながら伊勢えび漁を行うことが多かったことから、低速力で南進していたB船を漂泊しながら操業している漁船と思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目的の漁場付近において、先行する僚船Aが左転したことで、付近に魚群がいると思ったことから、魚群探知機の画面に意識を向けたものと考えられる。</p> <p>B船は、大津漁港南方沖において、操業しながら南進中、船長Bが、船首方から接近するA船に気付いたものの、航行中のA船が操業中のB船を避けると思い、操業を続けたことから、A船に対する避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中の他船が操業中のB船を避けており、また、A船を視認する前に南方から接近する漁船2隻がB船を避けて通過したことから、本事故当時もA船がB船を避けると思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船にエアホーンを備えていたものの、A船がB船を避けると思ったことから、エアホーンを鳴らすなどA船に対して注意喚起を行わなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大津漁港南方沖において、A船が北北東進中、B船が操業しながら南進中、船長Aが、視認したB船から距離を離したので安全に通過できると思い、魚群探知機の画面に意識を向けて継続的にB船の動静を確認しなかったため、B船の接近に気付くのが遅れ、また、船長Bが、接近するA船に気付いたものの、航行中のA船が操業中のB船を避けると思い操業を続けたため、A船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、航行中、船首方に他船を認めた場合は、衝突のおそれの有無を安易に判断せず、安全に通過するまで同船の動向を継続的に監視するとともに、特定の作業に意識を向けることなく、周囲の見張りを確実に行うこと。 ・ 漁船の船長は、操業中に接近する他船を認めた際、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、他船が避けると思わず、注意喚起を行ったり、必要に応じて操業を中断したりするなどして、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

