

船舶事故調査報告書

令和7年2月26日

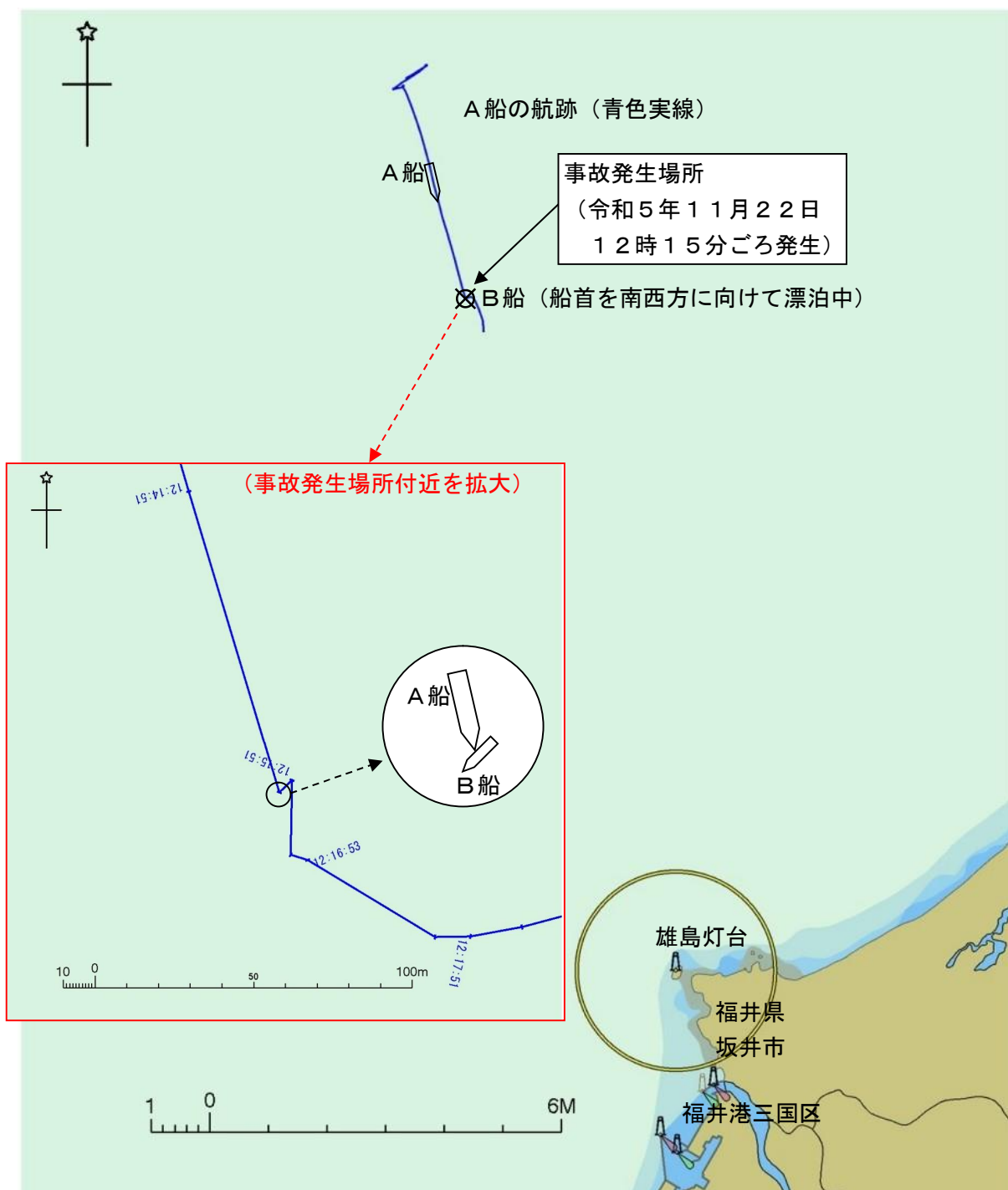
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年11月22日 12時15分ごろ
発生場所	福井県坂井市雄島北北西方沖 雄島灯台から真方位343° 12.0海里（M）付近 （概位 北緯36° 26.6′ 東経136° 02.6′）
事故の概要	漁船新盛丸は、南南東進中、また、漁船曙丸は、船首を南西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年12月20日、主管調査官（神戸事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 新盛丸、19トン FK2-2244（漁船登録番号）、個人所有 第291-37279号（船舶検査済票の番号） B 漁船 曙丸、4.6トン IK3-19315（漁船登録番号）、個人所有 第244-17907号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 球状船首に破口等 B 右舷中央部外板に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、福井県福井港三国区を出航して同港北北西方沖の漁場で底引き網漁を行った後、船長Aが、単独で船橋当直に当たり、約10ノットの対地速力で自動操舵により南南東進して帰航を始めた。 船長Aは、ふだんは10分ほどで終わる前部甲板での乗組員による漁獲物仕分け作業が、漁獲量が多く長引いていることが気に掛かり、同作業の進捗状況を見ていた。 船長Aは、時折見ていたレーダー画面の船首方に輝点を認めたが、風が強いので小型の漁船は出漁しておらず、A船の近くを北東進していた貨物船のレーダーと干渉した偽像と思い、船首方を目視することなく仕分け作業に視線を戻し、同じ速力及び針路で航行を続けた。 船長Aは、衝撃音を聞いて周囲を見回した際、左舷船首方にスパンカーマストが見えてB船と衝突したことを認め、機関を中立として

	<p>118番通報した。</p> <p>船長Aは、A船の球状船首がB船の右舷中央部に食い込んでいたので、後進を何度か掛けてB船と離れ、B船に横付けした後、浸水して沈没のおそれがあったB船から船長BをA船に移乗させ、B船をえい航して三国区に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、GPSプロッター、魚群探知機及びレーダーを作動させ、雄島北北西方沖の漁場で船首を南西方に向けて漂泊し、主機を時折前進に掛けて船位を保持しながら一本釣り漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側で竿を出し、魚群探知機を見ながら、魚群近くに枝針を20本付けた仕掛けを投入していた。</p> <p>船長Bは、一度に十数匹の漁獲を得た後、続けて多数の魚が掛かった反応があったので、釣り上げようとしていたところ、衝撃を受けて左舷ブルワークで体を打ち、右舷至近にA船が見えてB船とA船とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、B船が左舷方に大きく傾斜して機関室が浸水していたので、ビルジポンプを起動して排水を開始してA船に移乗した。</p> <p>B船は、A船により三国区にえい航された後、陸揚げされた。</p> <p>船長Bは、A船に移乗して三国区に着いた後、診療所を受診して右大腿打撲傷等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、南南東進中、船長Aが、前部甲板での漁獲物仕分け作業の進捗状況に意識を向けて船橋当直を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊して操業していたB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんは10分ほどで終わる仕分け作業が、漁獲量が多く長引いていたことから、同作業の進捗状況に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が南南東進中、レーダー画面の船首方に輝点を認めましたが、風が強いので小型の漁船は出漁しておらず、本船の近くを航行していた貨物船の偽像であると思ったことから、周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、操舵室左舷側で操業に意識が向いて周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に向かって接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南南東進中、B船が船首を南西方に向けて漂泊中、船長Aが、前部甲板の漁獲物仕分け作業に意識を向けて船橋当直を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長B</p>

	が、操業に意識が向いて周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	<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、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。また、レーダーが捉えた映像を先入観で偽像と判断することなく、必要に応じて双眼鏡を使用し、肉眼で確認すること。 ・ 船長は、漂流中であっても、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
11:45:21	36-30-11.7	136-01-11.1	287	075.9	0.9
11:48:21	36-30-12.8	136-01-16.1	296	061.3	1.1
11:51:21	36-30-14.1	136-01-17.0	195	193.1	4.6
11:52:21	36-30-11.0	136-01-19.4	159	144.4	5.5
11:52:51	36-30-08.1	136-01-21.4	159	153.3	8.1
11:53:21	36-30-04.1	136-01-23.4	167	165.0	8.4
11:54:22	36-29-55.8	136-01-27.4	164	154.1	9.2
11:55:21	36-29-47.6	136-01-31.2	168	160.3	8.4
11:56:23	36-29-39.3	136-01-34.9	166	162.5	8.8
11:57:21	36-29-31.2	136-01-38.1	169	159.7	8.9
11:58:21	36-29-23.1	136-01-41.4	170	165.4	9.0
11:59:22	36-29-14.6	136-01-44.4	169	160.6	9.3
12:00:21	36-29-05.7	136-01-47.4	169	162.2	9.2
12:01:21	36-28-56.4	136-01-50.5	170	166.6	9.4
12:02:22	36-28-46.6	136-01-53.5	173	166.1	9.5
12:03:21	36-28-37.2	136-01-56.1	172	171.8	9.7
12:04:21	36-28-27.6	136-01-59.1	170	164.1	9.9
12:05:21	36-28-17.8	136-02-02.4	170	162.6	10.6
12:06:22	36-28-07.6	136-02-05.7	169	160.7	10.7
12:07:21	36-27-57.6	136-02-08.8	167	165.0	11.0
12:08:21	36-27-47.8	136-02-12.6	165	159.9	11.1
12:09:22	36-27-37.7	136-02-16.2	169	166.2	9.8
12:10:23	36-27-27.5	136-02-20.0	167	161.2	10.3
12:11:21	36-27-17.8	136-02-23.4	166	165.4	10.9
12:11:51	36-27-12.6	136-02-25.2	167	166.6	10.1
12:12:21	36-27-07.6	136-02-26.8	167	163.8	10.6
12:13:20	36-26-57.4	136-02-30.1	166	165.7	10.2
12:14:22	36-26-47.0	136-02-33.5	168	167.0	11.0
12:15:21	36-26-38.8	136-02-36.5	186	022.8	4.5
12:15:51	36-26-38.9	136-02-36.7	217	202.5	2.1

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、船首方位及び対地針路は真方位である。