

## 船舶事故調査報告書

令和3年12月22日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和3年5月10日 11時23分ごろ
発生場所	高知県須崎市虎木岬東方沖 塩屋四等三角点から真方位065°700m付近 （概位 北緯33°26.3′ 東経133°24.6）
事故の概要	漁船58山崎丸は、南南東進中、また、漁船第五白鷺丸は南西進中、両船が衝突した。 58山崎丸は、船底外板の擦過傷等を生じ、また、第五白鷺丸は、右舷船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 58山崎丸、1.9トン KO3-30016（漁船登録番号）、株式会社山崎技研（A社） 8.46m（Lr）×2.49m×0.86m、FRP ガソリン機関、110.30kW、平成8年5月 第282-16396号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第五白鷺丸、1.2トン KO3-17782（漁船登録番号）、個人所有 6.79m（Lr）×2.10m×0.74m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成6年2月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 48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3年5月8日 免許証交付日 令和3年1月15日 （令和8年5月7日まで有効） B 船長B 65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6年1月5日 免許証交付日 平成31年3月6日 （令和6年3月29日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損等 B 右舷船尾部外板に破口、操舵スタンド及びオーニングの脱落、左舷船尾部ブルワークに亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、養殖魚の飼育管理業務を行う目的で、令和3年5月10日08時30分ごろ須崎市浦ノ内出見地区の係留地を出航した。 船長Aは、虎木岬北方沖のA社の養殖区画で飼育管理業務を終え、同区画の南東端付近でA船の船首を東方に向けて停船し、僚船の船長と会話を行った後、A船の右舷船尾部に備えられた操縦席に腰を掛け、11時22分ごろ帰途についた。(写真1、写真2、写真3参照)



※本事故当時、甲板上の青色のかごは積まれていなかった。

写真1 A船



写真2 船長Aの操船姿勢



写真3 船長Aの操船姿勢での船首方の見通し状況（係留時）

船長Aは、発進後、徐々に増速しながら東進中、目視で船首方を確認して他船を認めなかったため、その後、手動操舵で右舵を取り、約6.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で右転を開始して以降、左舷方から航行してくる他船はいないと思っていた。

船長Aは、右転中、虎木岬南方沖のA社の養殖区画（以下「本件養殖区画」という。）で給餌が行われる時間帯であったため、給餌の様子や給餌を終えて本件養殖区画から出てくる他船がないか確認しようと、右舷方の本件養殖区画の方向を見ながら航行した。

船長Aは、再び増速して24.0knの速力となり、須崎市浦ノ内今川内地区の長崎の方向に向かって南南東進を開始した直後、「当たる」との大声が船首方から聞こえ、同方に目を向けてB船のオーニングを認めたが、どうすることもできず、11時23分ごろA船の船首

部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、A船がB船を乗り切った後、船長Bが海上で救助を求めていることが分かり、衝突時に停止した船外機を再始動して船長Bに近づき、衝突に気付いて船舶で来援した僚船の船長と協力して船長BをA船に引き上げた。

船長Aは、船長Bを救助後、B船が無人の状態でゆっくりと旋回していたので、A船をB船に接舷してえい航用のロープをとり、B船を須崎市深浦漁港までえい航するとともに、本事故の発生を漁業協同組合の担当者に連絡した。

漁業協同組合の担当者は、船長Aから本事故の発生について連絡を受け、海上保安庁に通報を行った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、本件養殖区画内の養殖施設で給餌を行う目的で、11時18分ごろ深浦漁港内の係留地を出航した。

船長Bは、B船の船尾部に備えられた操舵スタンドの船尾方に立ち、手動操舵により、給餌を担当する養殖施設がある本件養殖区画の北西端付近に向けて約6.5knの速力で南西進した。(写真4、写真5参照)



写真4 B船（本事故後に上架された状態）



写真5 船長Bの操船姿勢

※操舵スタンド上方に備えられていたオーニングは本事故で脱落した。

船長Bは、南西進中、虎木岬北方沖の養殖区画からA船が発進するのを認め、その後、A船がB船に向かって航行してくることが分かったが、A船が養殖業務に関して会話をしに近づいてきていると思い、南西進を続けた。

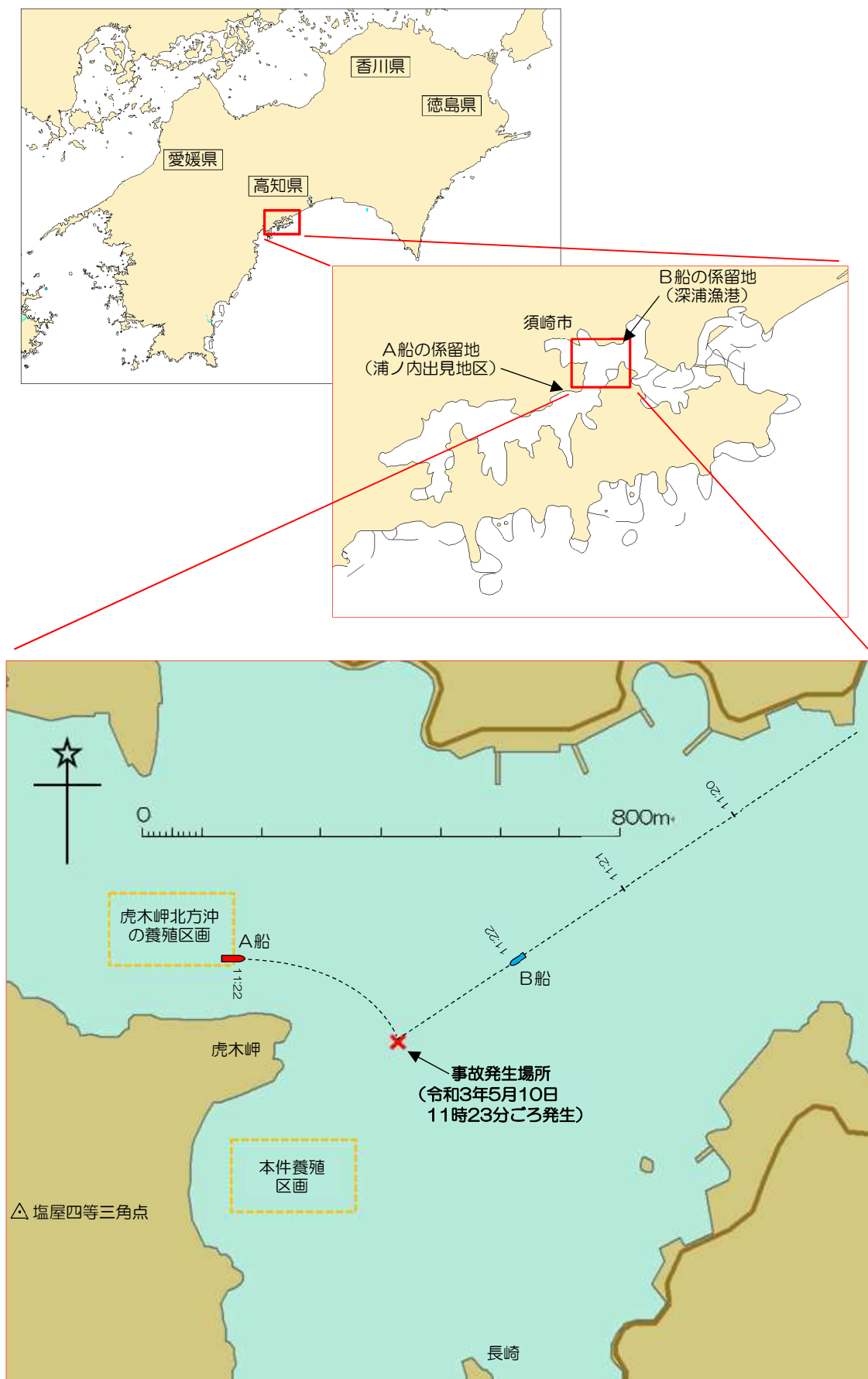
船長Bは、A船が増速して接近を続けていたが、これまでも会話をしに近づいてきた僚船が至近距離で減速して停船することがあったので、少し減速して南西進を続けていたところ、A船が減速せずに自身の操船場所に向かって航行してきたので、身の危険を感じ、「おい、当たるぞ」と大声を発して船尾部から海に飛び込んだ直後、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、海中に飛び込んだ後、着用していた自動膨張式救命胴衣

	<p>が膨張し、救助に近づいてきたA船まで泳ぎつき、船長A等によってA船に引き上げられた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、虎木岬北方沖の養殖区画を発進後、徐々に増速しながら東進中、目視で船首方を確認した際、船首方の死角には気付かなかったが、実際はA船の船首が浮上して船首方にわずかな死角（正船首左舷約3°から右舷1°までの範囲）を生じており、船首方のB船が同死角の中に入り、B船が見えなかったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船に汽笛が備えられていなかったが、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる他の手段も備えていなかった。</p>
<b>分析</b> 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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、虎木岬東方沖において右転中、船長Aが、左舷方から航行してくる他船はいないと思い込み、右舷方の本件養殖区画の方向を見ながら右転を続けたことから、左舷方から南西進してくるB船に気付かず、その後、南南東進を開始した直後、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、虎木岬北方沖の養殖区画を発進後、徐々に増速しながら東進する際、目視で船首方を確認したものの、船首方のB船が船首浮上により生じた死角の中に入っていたことから、B船の存在に気付かず、右転中、左舷方から航行してくる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、虎木岬東方沖において南西進中、船長Bが、B船に向かって航行するA船を認めた際、A船が養殖業務に関して会話をしに近づいてきていると思い、同じ針路で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、虎木岬東方沖において、A船が右転中、B船が南西進中、船長Aが、左舷方から航行してくる他船はいないと思い込み、右舷方の本件養殖区画の方向を見ながら右転を続け、また、船長Bが、A船が養殖業務に関して会話をしに近づいてきていると思い、同じ針路で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、航行中、他船はいないとの思い込みを持つことなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・小型船舶の船長は、小型船舶では増速時に船首浮上による死角が</li> </ul>

	<p>生じやすいので、増速時はわずかな死角でも見落とさないよう十分な注意を払い、死角が生じている場合は、立って操船を行ったり、船首を左右に振ったりして死角を補う見張りを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、自船に向けて航行する他船を認めた場合、予断を持たず、前広に携帯式エアホーン等を吹鳴して注意喚起を行い、また、必要に応じて余裕のある時機に衝突を避けるための措置を採ること。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図



(一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用)