

船舶事故調査報告書

令和4年10月12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4年5月23日 21時10分ごろ
発生場所	島根県知夫村知夫里島南東方沖 知夫里島灯台から真方位132° 5.83海里（M）付近 （概位 北緯35° 56.0′ 東経133° 09.0′）
事故の概要	漁船第七十八祐生丸は、北北西進中、また、漁船第六十六浦郷丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第七十八祐生丸は、船首部球状船首に凹損等を生じ、また、第六十六浦郷丸は船尾部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第七十八祐生丸、269トン 140603、一般社団法人しまね水産業構造改革サポート 53.80m×8.40m×4.05m、鋼 ディーゼル機関、1,839kW、平成19年7月 B 漁船 第六十六浦郷丸、228トン 130848、浦郷水産株式会社（B社） 49.95m×8.40m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、1,066kW、昭和63年12月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A 67歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成10年5月21日 免状交付年月日 令和3年9月27日 免状有効期間満了日 令和8年10月28日 B 船長B 70歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年9月22日 免状交付年月日 令和4年3月7日 免状有効期間満了日 令和9年3月19日
死傷者等	なし
損傷	A 船首部球状船首に凹損及び擦過傷

	B 船尾部外板に破口及び凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>A 船は、巻き網漁船団の運搬船で、船長Aほか7人が乗り組み、令和4年5月23日18時30分ごろ、先に出港した船団の網船1隻、灯船3隻、引船1隻に続いて、知夫里島南東方沖の漁場に向けて境港を出港した。</p> <p>A 船は、境港を出港後、法定灯火を表示して、2台のレーダーを8Mレンジと12Mレンジのヘッドアップ表示で作動させ、自動操舵により約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北北西進した。</p> <p>船長Aは、20時25分ごろ、レーダーと目視で、船首方約8M沖にA船やB船が所属する船団を含む操業中である多数の漁船船団の灯火と約6M沖にB船の船尾灯を認めた後、時間調整も兼ねて速力を約8knに減じた。</p> <p>船長Aは、漁の段取りなどを考えているうちにいつしかB船のことを失念し、操縦席に腰を掛けて航行を続けていたところ、21時10分ごろ衝撃を感じ、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、船長Bと連絡を取り、損傷状況の確認を行ったうえ、運航会社に携帯電話で連絡を行い、海上保安庁の調査を受けた後、自力で帰港した。</p> <p>B 船は、巻き網漁船団の運搬船で、船長Bほか4人が乗り組み、先に出港した船団の網船1隻、灯船4隻に続いて、18時00分ごろ、知夫里島南東方沖の漁場に向けて境港を出港した。</p> <p>B 船は、法定灯火を表示して漁場付近に到着した後、レーダー2台を3Mレンジと6Mレンジで作動した状態で、漁獲物の積み込みが開始されるまでの間、船首が北方に向いた状態で漂泊して待機していた。</p> <p>船長Bは、これまで漁場では漂泊中のB船を他船が避けてくれたので、接近する他船がB船を避けてくれるものと思い、船橋内において1人でテレビを見ていたところ、衝撃を感じ、A船とB船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>B 船は、船長Bが、B船の損傷状況を確認し、本事故発生を海上保安庁へ通報してB社に連絡を行い、海上保安庁の調査を終えてから自力で帰港し、後日、島根県松江市の造船所に、入渠して修理を行った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	船長Aは、A船の船首方において多数の漁船が灯火を点けて操業していたので、B船の船尾灯が同漁船の灯火に紛れ、衝突するまでB船

	<p>に接近していることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故当時、操船位置を移動して視線を変えること及び双眼鏡を使用することによる見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、日頃から広い海域ではレーダーレンジの切り替えを行っておらず、本事故当時もレーダーレンジの切り替えを行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、知夫里島南東方を北北西進中、A船の船首方において多数の漁船が灯火を点けて操業する状況下、船長Aが、B船の存在を失念し、B船に接近していることに気付かずに航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、漁の段取りなどを考えることに意識を向けているうちにB船の存在を失念し、操船位置を移動して視線を変えたりレーダーレンジの切り替えを行ったりしていなかったことから、漁船の灯火に紛れたB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、知夫里島南東方沖で漂流中、船長Bが、これまで漁場では接近する他船が漂流中のB船を避けており、本事故時も接近する他船が漂流中のB船を避けてくれるものと思ひ、テレビを見ながら漂流を続けたことから、A船の接近に気付かず、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、夜間、A船が、知夫里島南東方を北北西進中、A船の船首方において多数の漁船が灯火を点けて操業する状況下、船長Aが、B船の存在を失念し、B船に接近していることに気付かずに航行を続け、また、船長Bが、接近する他船が漂流中のB船を避けてくれると思ひ、テレビを見ながら漂流を続けたため、A船の接近に気付かず、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"> ・ 船長は、夜間、遠方の船舶が表示する灯火に紛れた進路上の船舶を見落とすことがないように、操船位置を移動して視線を変えたり、レーダーのレンジを適宜切り替えたりするなどして、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、漂流中においても、レーダーなどを活用して周囲の見張りを適切に行い、接近してくる他船を認めた場合は、汽笛を吹鳴して注意喚起し、必要に応じて主機を使用して避航動作を取ること。

付図1 事故発生経過概略図

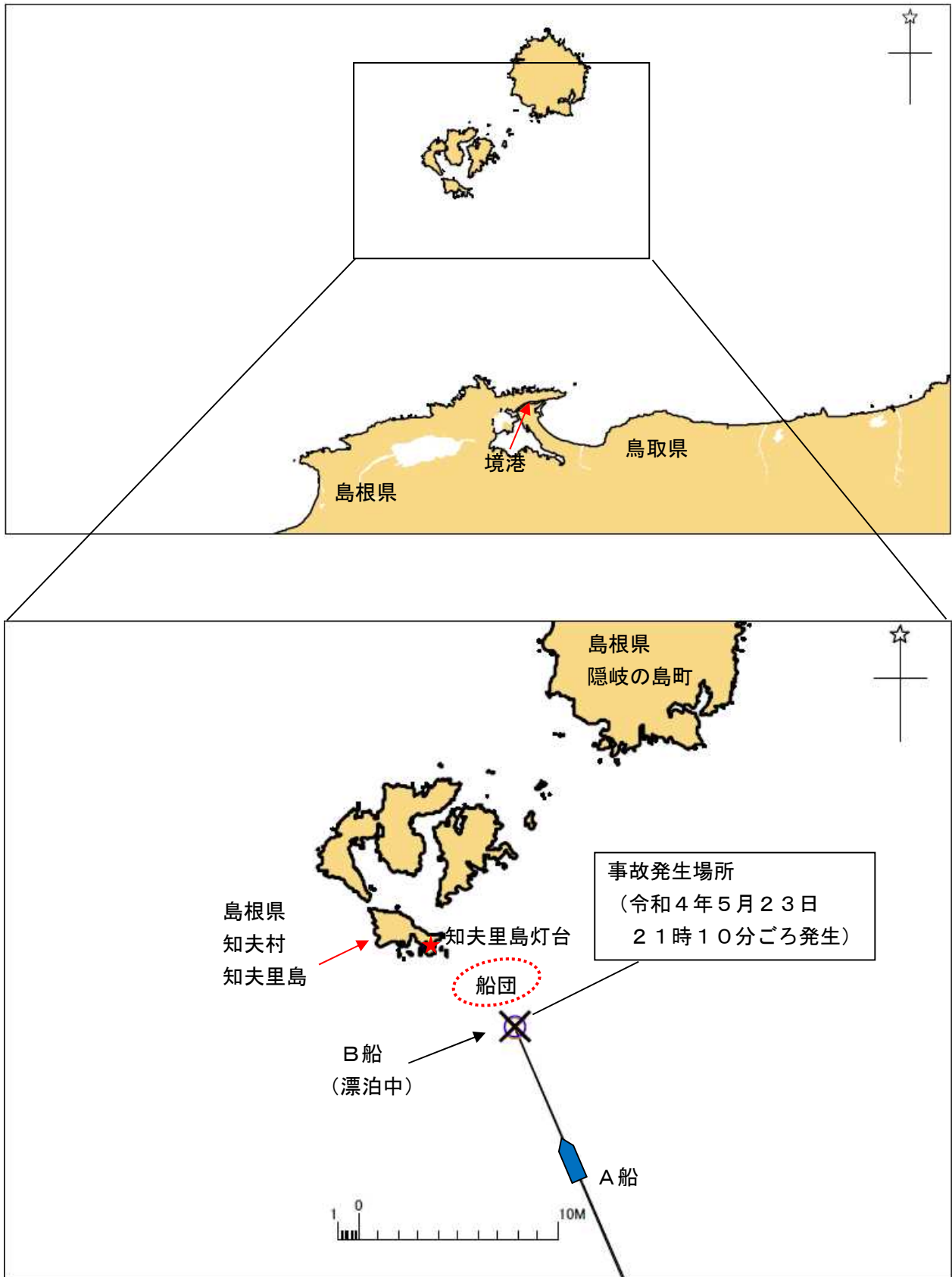


写真1 船長Aの操船姿勢



写真2 A船の船首方見通し状況

