

船舶事故調査報告書

令和4年4月6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10月22日 07時55分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町高茂埼南南西方沖 高茂埼灯台から真方位202° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯32° 51.3′ 東経132° 27.1′）
事故の概要	貨物船第十興徳丸は、西北西進中、また、漁船伸漁丸は、船首を東北東方に向けて一本釣り漁を行いながら錨泊中、両船が衝突した。 伸漁丸は、船長が負傷し、右舷船首部に破損を生じ、また、第十興徳丸は、バルバスバウに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年11月8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 貨物船 第十興徳丸、749トン 135276、御前崎海運株式会社（A社）、株式会社MKホールディングス 84.22m×13.80m×7.65m、鋼 ディーゼル機関、1,368kW、平成8年11月10日 B 漁船 伸漁丸、3.6トン EH3-72700（漁船登録番号）、個人所有 9.05m（Lr）×2.64m×0.74m、FRP ディーゼル機関、139.70kW、平成2年5月8日 第281-44412号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 69歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年3月30日 免状交付年月日 平成30年11月2日 免状有効期間満了日 令和5年11月1日 B 船長B 64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9月19日 免許証交付日 令和元年10月2日 （令和7年6月7日まで有効）

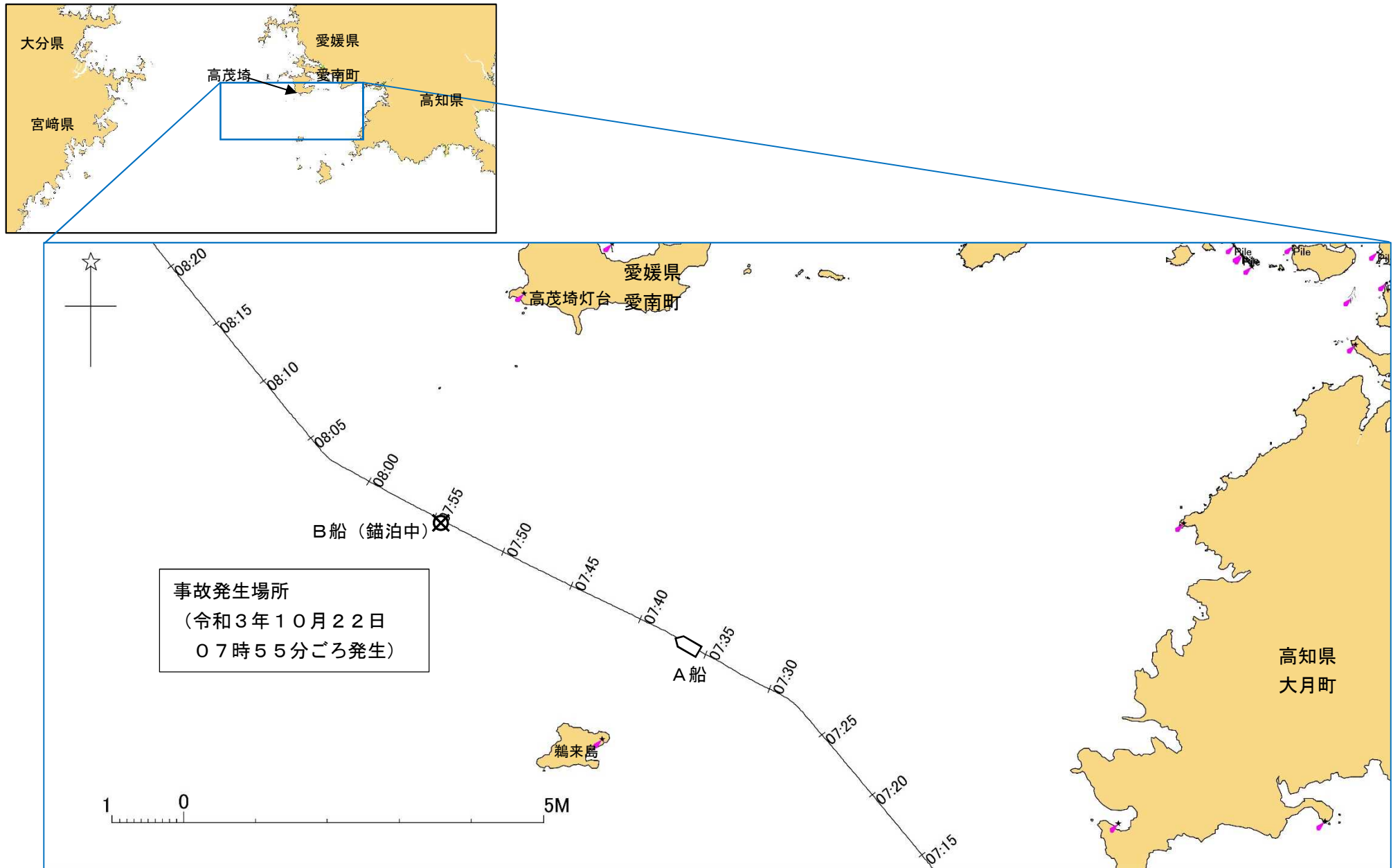
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 右舷船首部に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風速 約1.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、管理土約2,000tを積載し、令和3年10月20日18時30分ごろ京浜港横浜区を出港し、福岡県^{かんた}田町^{かんだ}港に向かった。</p> <p>A船は、GPSプロッターを起動し、1号レーダーを0.5Mレンジに、2号レーダーを1.5Mレンジにそれぞれ設定し、船長Aが22日06時30分ごろ高知県^{おおつき}大月町^{ほう}朴崎南西方沖で昇橋し、前直の航海士（以下「航海士A」という。）から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、約12.8ノット（kn）の対地速力で、自動操舵により航行していた。</p> <p>船長Aは、西の空が真っ暗に曇って大雨が予想されたので、メインとして使っていた2号レーダーのFTC（雨雪反射抑制）の絞りを40に調整し、07時28分ごろ高知県^{うぐろ}宿毛市^{うぐろ}鶴来島東北東方沖の変針予定場所に至って針路を真方位約299°に定めた。</p> <p>船長Aは、船橋内中央部に設置された椅子に腰を掛けて操船に当たっていたところ、07時40分ごろ航海士Aが前部甲板右舷側で水まきを始めたのを認め、椅子から立ち上がって船橋内前部右舷側に移動し、前面窓から航海士Aの様子を見ていた。</p> <p>船長Aは、07時57分ごろ船橋内右舷後部の海図台の上に置いてあった携帯電話の着信音が鳴ったので、海図台の前に移動し、携帯電話を手に取りようとしたが切れたので、代理店の担当者からであることを確認し、また連絡がくると思い、船橋内前部右舷側に戻り、引き続き航海士Aの様子を見ていた。</p> <p>船長Aは、08時03分ごろ再び携帯電話の着信音が鳴ったので、海図台の前に移動して同電話を手に取り、代理店の担当者と会話を始めた。</p> <p>船長Aは、08時07分ごろ会話が終り、前部甲板を見たところ、航海士Aの姿が見えなかったため、船橋内中央部の椅子に腰を掛けて操船中、11時30分ごろ大分県^{ひめ}姫島村北方沖に達した頃、海上保安庁からVHF無線電話で連絡が入り、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、04時50分ごろ愛南町^{かしづ}檜月の係留場所を出航し、高茂埼南南西方沖の漁場に向かった。</p> <p>B船は、GPSプロッター及び魚群探知機を起動し、05時50分ごろ高茂岬南南西方沖の漁場に至って黒色の鼓形形象物を掲げ、船首</p>

	<p>部左舷側から錨索を約130m繰り出して錨泊し、船首を東北東風に立てた状態で、船長Bが、後部甲板左舷側で左舷方を向いて立ち、船尾方向に釣り竿を出して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、衝突の約1～2秒前、釣れた魚を獲り込もうとして左舷方に身を乗り出して船首方を見たとき、右舷船首方至近にA船を視認したものの、どうすることもできず、07時55分ごろB船の右舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、海中に投げ出されたものの、泳いでB船に掴まり、自力でB船に這い上がった後、自力航行が可能だったので、B船を操船して係留場所に向かった。</p> <p>船長Bは、係留場所に到着した後、自身が所属する漁業協同組合の担当者に本事故発生の連絡を行った。</p> <p>漁業協同組合の担当者は、10時30分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>船長は、25日愛南町内の病院に行き、左肋骨部打撲、左手関節部打撲及び頸椎捻挫と診断された。</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)、写真1 B船の損傷状況、写真2 B船の右舷船首部の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の乗組員は、全員、A船とB船とが衝突した際の音や衝撃を感じていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故時、2号レーダーのFTCを40に設定したので、弱い映像が出にくくなっており、小型漁船がレーダーに映らない状態であったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、船橋内前部右舷側に移動する前に2号レーダーの画面を確認し、また、目視でも船首方を確認したところ、前路に船舶を認めなかったため、前路に他船はいないと思った。</p> <p>船長Aは、本事故時、旧式の1号レーダーを起動していたものの、画面が白黒表示であったため、ふだんからほとんど見ることはなかった。</p> <p>船長Aは、ふだんは双眼鏡を使用して他船の状況を確認していたが、本事故時、前路に他船はいないと思い込み、気の緩みもあって、双眼鏡を使用したり、ウイングに出るなどしたりして慎重に前方の確認を行っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、船橋内前部右舷側に立つと船首部に設置されたガットハウス上部の手すり邪魔になって、船首方の小型船舶が視認しにくくなることを本事故後に知った。</p> <p>船長Bは、ふだん後部甲板左右舷から各1本ずつ釣り竿を出して一本釣り漁を行っているため、左右舷を移動しながら周囲の見張りを行っていたが、本事故時、左舷側のみしか釣り竿を出しておらず、その</p>

	<p>場から離れずに周囲を見渡していたので、操舵室が邪魔になって、右舷船首方から接近するA船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中の船舶が操業中のB船を避けて航行してくれていたため、本事故時、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思っており、一本釣り漁に意識が向いていたのかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、早めにA船を視認していれば、A船が進路を変えずにB船に向かってきた場合、エンジンを始動してA船を避けていたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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、高茂埼南南西方沖を西北西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、椅子から立ち上がって船橋内前部右舷側に移動し、前面窓から水まきをしている航海士Aの様子を見ながら航行を続けたことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、椅子から立ち上がる際、2号レーダーの画面を確認し、また、目視でも前方を確認したところ、前路に船舶を認めなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、小型漁船が映らない状態の2号レーダーの画面を確認していたものの、1号レーダーの画面を確認していなかったことから、B船の存在に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、高茂埼南南西方沖で船首を東北東方に向けて錨泊中、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思い、後部甲板左舷側で左舷側を向いて立ち、一本釣り漁に意識を向けた状態で錨泊を続けたことから、衝突直前に右舷船首方至近にA船を視認したものの、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで航行中の船舶が操業中のB船を避けて航行してくれていたことから、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思い、一本釣り漁に意識を向けた状態で錨泊を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、高茂埼南南西方沖において、A船が西北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、2号レーダーの画面を確認したものの、前路に他船はいないと思い、船橋内前部右舷側に移動し、前面窓から航海士Aの様子を見ながら航行を続け、また、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思い、一本釣り漁に意識を向けた</p>

	<p>状態で錨泊を続けたため、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、小型漁船が操業している海域を航行する場合、船首方が見にくい場所で長時間立ち止まることなく、また、小型漁船がレーダーに映らない場合もあるので、いつも以上に双眼鏡を使用したり、ウイングに出るなどしたりして、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 小型漁船の船長は、航行中の他船が操業中の自船を避けて航行してくれることに期待することなく、操業ばかりに意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行うとともに、接近する他船を認めた場合、衝突を避けるための必要な措置を採ること。

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 (° -' -")			
06:31:01	32-43-17.8	132-44-34.5	276	275.5	12.1
07:25:10	32-48-17.5	132-33-30.0	319	319.6	12.4
07:30:00	32-48-55.6	132-32-37.7	298	297.0	12.3
07:35:01	32-49-24.8	132-31-35.0	298	300.5	12.2
07:40:01	32-49-54.4	132-30-29.9	300	296.0	12.6
07:45:00	32-50-22.0	132-29-22.1	299	296.1	12.8
07:50:00	32-50-50.5	132-28-14.1	299	296.6	12.8
07:51:11	32-50-57.4	132-27-57.8	299	297.4	12.8
07:52:00	32-51-02.2	132-27-47.0	299	297.1	12.8
07:53:00	32-51-08.0	132-27-33.7	299	297.3	12.7
07:54:00	32-51-13.9	132-27-20.3	299	297.8	12.7
07:55:00	32-51-19.7	132-27-07.0	299	297.5	12.7
07:56:00	32-51-25.6	132-26-53.9	298	298.0	12.3
07:57:00	32-51-31.3	132-26-40.9	299	297.3	12.3
07:58:00	32-51-37.3	132-26-27.8	299	298.0	12.5
07:59:00	32-51-43.3	132-26-14.8	299	298.3	12.6
08:00:00	32-51-49.4	132-26-01.7	299	299.2	12.5
08:01:00	32-51-55.4	132-25-48.8	298	299.0	12.5
08:02:00	32-52-01.4	132-25-35.8	299	299.4	12.5
08:03:00	32-52-07.8	132-25-23.0	310	303.5	12.3
08:04:01	32-52-17.0	132-25-12.8	320	319.9	12.3
08:06:01	32-52-35.7	132-24-54.4	319	319.8	12.3
08:07:01	32-52-45.5	132-24-44.6	319	320.5	12.3
08:08:01	32-52-54.7	132-24-35.6	319	320.3	12.3
08:09:01	32-53-04.6	132-24-26.0	319	321.0	12.4
08:10:01	32-53-13.8	132-24-17.0	318	320.4	12.3
08:11:01	32-53-23.7	132-24-07.4	319	320.6	12.3
08:12:01	32-53-33.3	132-23-58.2	318	320.4	12.3
08:13:01	32-53-42.8	132-23-49.0	319	320.5	12.2
08:14:01	32-53-52.4	132-23-39.7	318	320.9	12.2
08:15:01	32-54-01.7	132-23-30.7	319	321.2	12.2

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から65m、船尾から19m、左舷から2.6m、右舷から11.2mであった。また、対地針路、船首方位は真方位である。

写真1 B船の損傷状況



写真2 B船の右舷船首部の損傷状況

