

船舶事故調査報告書

令和4年9月7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4月7日 13時00分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市足摺岬 ^{あしずり} 南南西方沖 足摺岬灯台から真方位196° 8.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 34.8′ 東経132° 58.3）
事故の概要	漁船 ^{はくよう} 博洋丸は、船首を西南西方に向けて揚網中、また、漁船 ^{かいえい} 海栄丸は、西北西進中、両船が衝突した。 博洋丸は、甲板員1人が負傷し、左舷外板に破口等を生じ、また、海栄丸は、船首外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月18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。
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 博洋丸、4.9トン K03-28963（漁船登録番号）、個人所有 11.78m（Lr）×2.71m×0.89m、FRP ディーゼル機関、324.00kW、平成3年10月28日 第281-43791号（船舶検査済票の番号） B 漁船 海栄丸、4.0トン K03-28837（漁船登録番号）、個人所有 10.40m（Lr）×2.62m×0.86m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成3年2月28日 第282-13692号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 45歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年8月13日 免許証交付日 平成30年8月13日 （令和5年8月12日まで有効） B 船長B 53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 平成16年9月27日 免許証交付日 令和元年10月29日 （令和6年10月28日まで有効）

死傷者等	A 軽傷 1人（甲板員） B なし
損傷	A 左舷外板に破口等、オーニングの曲損等 B 船首外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好、 気温 約19.0℃ 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：05時49分ごろ（土佐清水市）
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員2人（以下「甲板員A₁」、「甲板員A₂」という。）が乗り組み、令和4年4月7日04時30分ごろ、さんご網漁の目的で、足摺岬南方の漁場に向けて土佐清水市清水漁港を出航した。</p> <p>A船は、日出とともに操業を開始し、北進しながら操業場所を変え、12時過ぎ足摺岬南南西方沖において、船首を西南西方に向け、主機を中立とした漂流状態で、6回目の操業を開始した。</p> <p>A船の行うさんご網漁は、右舷船首部より重り（チェーン）の付いた網を7本投入してから同網とロープで結んでいる桁（けた）を投入し、桁が海底に達するとロープを船首部のたつに止めて機関を停止して約1時間程度潮流に流した後に、サイドローラにより桁を甲板まで引き揚げたのち、約15分間かけて網を手繰って引き揚げ、さんごを回収しては再度投入する作業を繰り返すものであった。（図1参照）</p> <div data-bbox="662 1182 1289 1624" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 操業状況及び揚網時の作業位置</p> <p>船長Aは、甲板員A₁及び甲板員A₂と共に右舷側甲板付近で右舷方を向いて、揚網作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、視線を下に向けて揚網作業中、他船の航走音を聞き、後方を振り返ったところ、至近に迫ったB船に気付く、大声で叫んで間もなく、13時00分ごろA船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>甲板員A₁は、船長Aの声を聞き、操舵室の柱にしがみつき、甲板</p>

	<p>員A₂は、衝突の衝撃により、船首甲板に投げ出されて転倒した。</p> <p>船長Aは、船長Bに甲板員A₂が負傷していることを伝え、A船に破口が生じており、航行中に沈没のおそれがあるのでえい航すること、並びに海上保安庁及び所属する漁業協同組合に連絡することを依頼した。</p> <p>A船は、B船により清水漁港にえい航された。</p> <p>甲板員A₂は、帰港後、病院に行ったところ、頸部腰部痛、頸椎捻挫及び左大腿部擦過傷と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、さんご網漁の目的で、04時20分ごろ、足摺岬南南東方の漁場に向けて、高知県大月町柏島漁港を出航した。</p> <p>船長Bは、12時45分ごろ、3回目の操業を終えて帰航することとし、操舵室右舷側の背もたれ付の椅子に腰を掛けて操舵に当たり、いつものように大月町柏島に向けて航行を始めた。</p> <p>船長Bは、柏島に向ける針路として自動操舵装置のオートモード（船首方位を設定方位に維持しながら自動操舵を行うもの）に設定し、約10ノットの対地速力で西北西進中、目視により船首方に2隻の漁船を認めたものの、近づいてから避けようと思ひ、椅子に腰をかけたまま航行を続け、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、13時00分ごろ衝撃と衝撃音で目覚め、船首方にA船を認め、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、A船に接近し、A船の負傷者の有無、損傷状況を確認した後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、その後、所属する漁業協同組合に連絡した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、足摺岬沖を航行する商船の動向には注意を向けていたものの、同岬沖では多数のさんご網漁を行う漁船が操業しており、同業者内では航行中の漁船が操業中の漁船を避けていたので、本事故発生前、航行中の漁船がA船を避けてくれると思っていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、日曜日から月曜日は養殖業の手伝いを行い、海上が穏やかな時にさんご網漁を行っており、本事故発生前も、5日まで養殖業の手伝いを行い、6日からさんご網漁を行った。また、養殖業は08時開始に対して、さんご網漁は日出とともに漁を開始し、日出の約1時間30分前に出航するので、起床時間が約3時間早くなり、急に早く就寝することができず、養殖業からさんご網漁に変わった際、数日間、生活のスタイルに慣れるまで時間が掛かり、睡眠不足を感じていた。</p> <p>船長Bは、操業中に眠気を感じたので、2回目のえい網時、ふだん行わない仮眠を10分程度とり、眠気は無くなったと思っていたもの</p>

	<p>の、本事故当日、天候も良く、風も波も無かったので、睡眠不足と操業の疲労により居眠りに陥ってしまったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、視界が悪い時のみレーダーを作動させていたので、本事故当時はレーダーを休止状態としていたが、日中の天気の良い日であってもレーダーを作動させ、レーダーの接近警報を設定しておけば良かったと本事故後に思った。</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、足摺岬南南西方沖で船首を西南西方に向けて揚網中、船長Aが、航行中の他船が操業中のA船を避けてくれると思い、甲板員と共に右舷甲板上で視線を下に向けて作業を行っていたことから、接近するB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、足摺岬南方沖を西北西進中、船長Bが、自動操舵とした後、居眠りに陥り、前路で操業中のA船に向かって航行を続けたことから、A船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Bは、ふだんよりも睡眠時間が短く寝不足状態の中、連日の操業による疲労が蓄積しており、また、海上が平穏で、椅子に腰を掛けていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、足摺岬南南西方沖において、A船が船首を西南西方に向けて揚網中、B船が西北西進中、船長Aが、甲板員と共に右舷甲板上で視線を下に向けて作業を行い、また、船長Bが、自動操舵とした後、居眠りに陥り、前路で操業中のA船に向かって航行を続けたため、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、操業中であっても、航行中の他船が自船を避けてくれると思わず、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、単独で操船中に疲労を感じた場合には居眠りに陥りやすいので、安全な場所で睡眠や休憩をとった上で操船に当たること。 ・ レーダーを装備する船舶の船長は、レーダーを有効に活用して見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

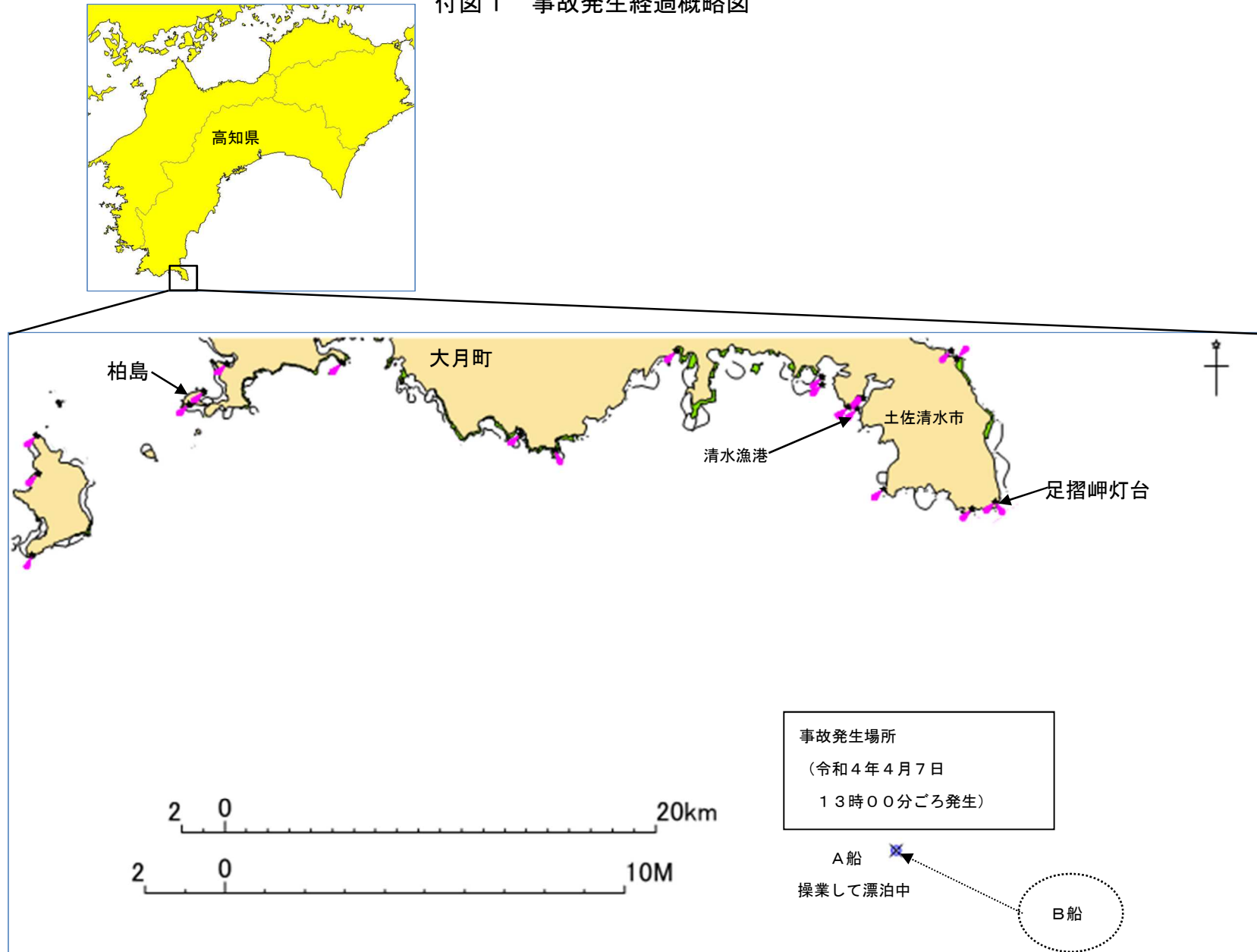


写真1 A船

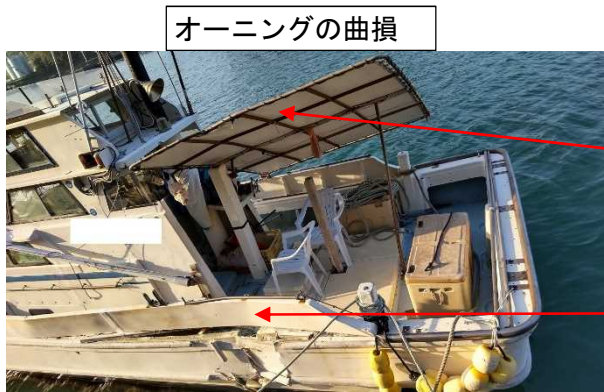


写真2 B船

