

船舶事故調査報告書

令和4年8月31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3年11月25日 07時25分ごろ
発生場所	徳島県阿南市 橘港 刈又埼灯台から真方位294° 2.0海里付近 (概位 北緯33° 51.5′ 東経134° 41.0′)
事故の概要	貨物船いぶきは、西進中、また、漁船神力丸は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月7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 貨物船 いぶき、749トン 143886、協和汽船株式会社 B 漁船 神力丸、9.7トン TO2-5059（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部から右舷船首部の上縁材の脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船長Aが、手動操舵で小勝航路の東口に向けて南進中、‘同航路内で東進しながら操業を行う2組の2そう引き網船団’（以下「本件船団」という。）を視認し、本件船団が航路外に出るのを待とうと、一旦主機を中立運転とし、前進行きあしで航行した。 船長Aは、本件船団のうち南側の船団が南東進して航路中央部が空いたので、右転後、反航する本件船団の動静を目視で確認しながら、西進して航路に入航し、航路中央部を約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南北の船団の間を航行しようと西進中、右舷方約350mにA船に向かって南進するB船を視認した。 船長Aは、B船が右舷方から右転と左転を繰り返しながら接近する中、主機を後進としたものの、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、橘港沖を抜錨した際、航行の支障となる船舶が、小勝航路を航行する本件船団のみだったので、本件船団のうち南側の船団が南東進して航路中央部が空いた際、航路に入航しようと本件船団に意

	<p>識を向けていたと本事故後に思った。</p> <p>B船は、2そう引き網船団に所属する魚群探索船で、船長B及び甲板員1人が乗り組み、甲板員が仮眠をとる中、船長Bが、魚群探索の目的で、手動操舵で右転と左転を繰り返し、小勝航路に向かって約9knの速力で南進した。</p> <p>船長Bは、右舷船首方に本件船団を視認し、時折、本件船団の動静を目視で確認しつつ、魚群探知機を見て魚群探索を行いながら南進中、ふと視線を前路に移したところ、船首方至近にA船を認め、主機を後進としたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の所属する船団が網の投入前であり、魚群探索に意識を向けていたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、西進中、船長Aが、反航する本件船団に意識を向けて航行を続けたことから、右舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、主機を後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、橘港沖を抜錨した際、航行の支障となる船舶が、小勝航路を航行する本件船団のみだったことから、本件船団のうち南側の船団が南東進して航路中央部が空いた際、航路に入航しようと本件船団に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、南進中、船長Bが、右舷船首方の本件船団及び魚群探知機を使用した魚群探索に意識を向けて航行を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、主機を後進としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の所属する船団が網の投入前であったことから、魚群探索に意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が西進中、B船が南進中、船長Aが、反航する本件船団に意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、右舷船首方の本件船団及び魚群探索に意識を向けて航行を続けたため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、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、特定の船舶の動静にのみ意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 漁船の船長は、魚群探索中、常時、周囲の適切な見張りを行うとともに、甲板員が乗り組んでいる場合は、甲板員も見張りに当たらせること。