

船舶事故調査報告書

令和5年9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4年10月2日 13時52分ごろ
発生場所	徳島県阿南市 ^{あなん} 椿泊 ^{つばきどまり} 漁港北東方沖 刈又埼 ^{かりまた} 灯台から真方位018° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯33°52.2′ 東経134°43.8′）
事故の概要	漁船 ^{しゅうえい} 秀栄丸は、南西進中、また、プレジャーボート ^{つりねこ} 釣猫は、船首を南西方に向けて漂流中、両船が衝突した。 秀栄丸は、船首部に擦過傷を生じ、また、釣猫は、船尾部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月11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 秀栄丸、13トン TO2-3111（漁船登録番号）、個人所有 17.20m（Lr）×4.44m×1.55m、FRP ディーゼル機関、80kW（動力漁船登録票による）、平成13年11月22日 B プレジャーボート 釣猫、2.6トン 280-44871徳島、個人所有 6.45m（Lr）×2.42m×0.99m、FRP ガソリン機関、128.70kW、平成28年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 43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12年7月26日 免許証交付日 令和2年3月11日 （令和7年7月25日まで有効） B 船長B 56歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年8月30日 免許証交付日 令和2年5月25日 （令和7年8月29日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部に擦過傷 B 船尾部に破口、船外機のブラケットに破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>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 下げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、令和4年10月2日13時20分ごろ、樺泊漁港北東方沖において底びき網漁の操業を終え、同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、約8.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により本船を南西進させ、船尾甲板の左舷側で漁獲物の選別作業を行った後、操舵室後方の右舷側ネットローラーの後ろ側に立った姿勢で、‘同ネットローラーに巻き取った漁網に掛かっている漁獲物を取り外す作業’（以下「本件作業」という。）を始めた。</p> <p>船長Aは、本件作業を続けていたところ、13時52分ごろ衝撃を感じ、周囲を確認してB船を認め、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、A船をB船に接近させ、船長Bが負傷していないこと及びB船が自力で航行できないことを確認し、船長BをA船に移乗させてB船を樺泊漁港までえい航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時30分ごろ徳島県小松島市所在のマリーナを出航し、阿南市伊島沖で釣りをを行った後、13時00分ごろ樺泊漁港北東方沖の釣り場に移動して船外機を停止し、船首を南西方に向けて漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部に立った姿勢で釣りを行っていたところ、船尾方にB船に向かって接近するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、いずれA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、釣りを続けていたところ、A船が更に接近するので衝突の危険を感じ、船首部に移動して衝撃に備えて身をかがめた後、B船の船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の船尾部に生じた破口から浸水していることを確認し、A船に移乗した後、118番通報を行った。</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>A船は、操舵室等の構造物により、船長Aが漁獲物の選別作業及び本件作業を行っていた位置から船首方に死角が生じていた。（写真3、写真4参照）</p>



写真3 船長Aが漁獲物の選別作業を行っていた位置から見た船首方の見通し



写真4 船長Aが本件作業を行っていた位置から見た船首方の見通し

船長Aは、漁獲物の選別作業や本件作業を行っている際、ふだんどおり約5分ごとに身体を左右に振って船首方を見ていたが、航行の支障となる他船を見掛けなかったため、前路に他船はいないと思っていた。

船長Aは、舷側に移動して船首方の見張りをしていればよかったと本事故後に思った。

船長Bは、これまで航行中の他船が漂流中のB船を避けてくれていたため、危険な思いをした経験がなかった。

分析

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

A あり、B あり
A あり、B なし
A なし、B なし

A船は、樺泊漁港北東方沖を南西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、操舵室等の構造物により船首方に死角が生じた状態で本件作業を続けていたことから、前路で漂流中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、漁獲物の選別作業や本件作業を行っている際、ふだんどおり約5分ごとに身体を左右に振って船首方を見ていたが、航行の支障と

	<p>なる他船を見掛けなかったことから、前路に他船はいないと思い、本件作業を続けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、樺泊漁港北東方沖において、船首を南西方に向けて漂流中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めたが、いずれA船がB船を避けてくれると思ひ釣りをを行いながら漂流を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで航行中の他船が漂流中のB船を避けてくれていたことから、いずれA船がB船を避けてくれると思っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、樺泊漁港北東方沖において、A船が南西進中、B船が船首を南西方に向けて漂流中、船長Aが、操舵室等の構造物により船首方に死角が生じた状態で本件作業を続け、また、船長Bが、いずれA船がB船を避けてくれると思ひ釣りをを行いながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、航行中、甲板上で作業を行う必要がある場合、適時、舷側まで身体を移動するなどして操舵室等の構造物による死角を補う見張りを継続した状態で行うこと。 ・ 船長は、船首方に死角が生じた状態で作業を行う場合、入港後又は停船して行うことが望ましい。 ・ 船長は、漂流中、接近する他船を認めた場合は、他船が避けてくれると思ひ込まず、余裕がある時機に機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

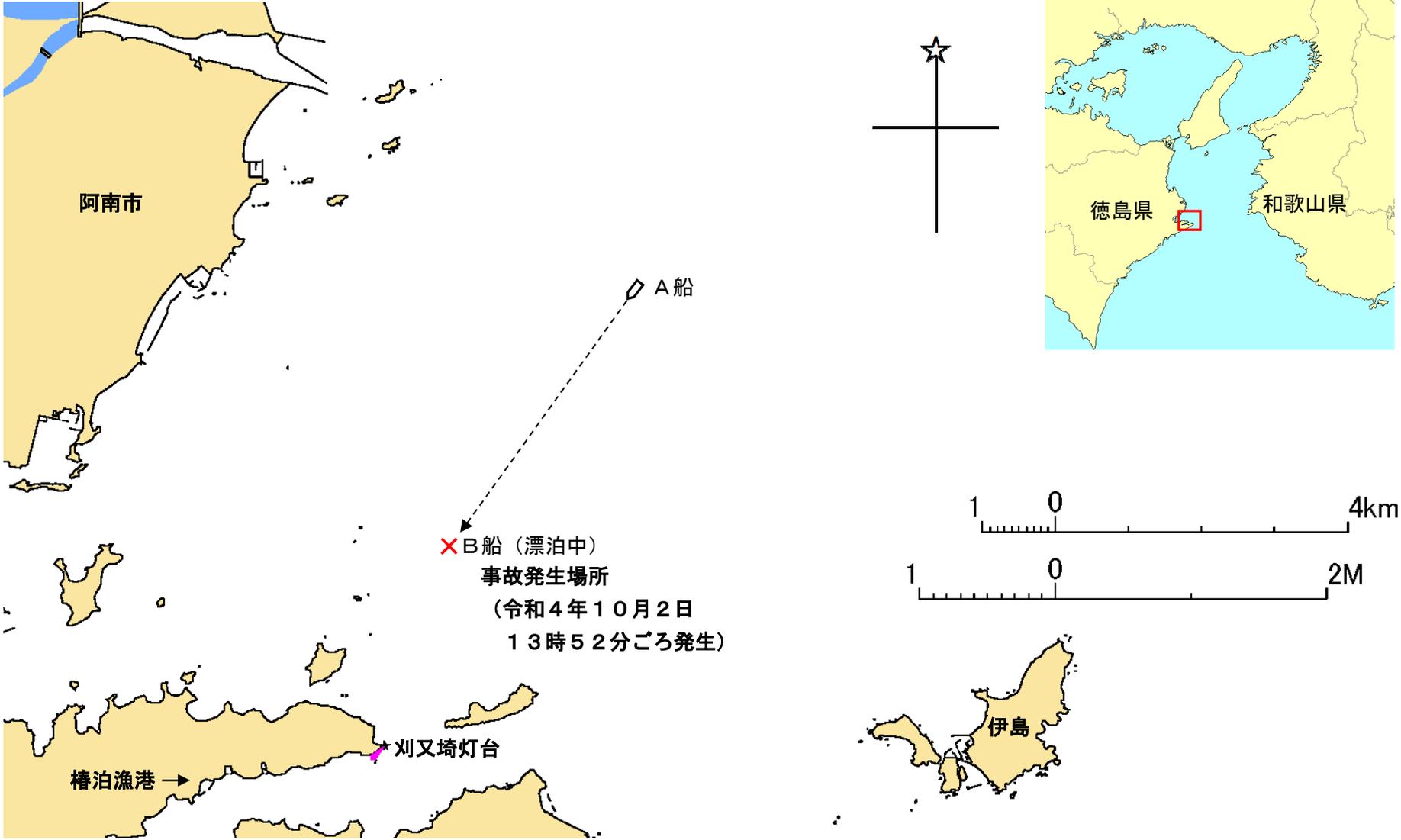


写真1 A船



写真2 B船

