

船舶事故調査報告書

令和5年9月27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

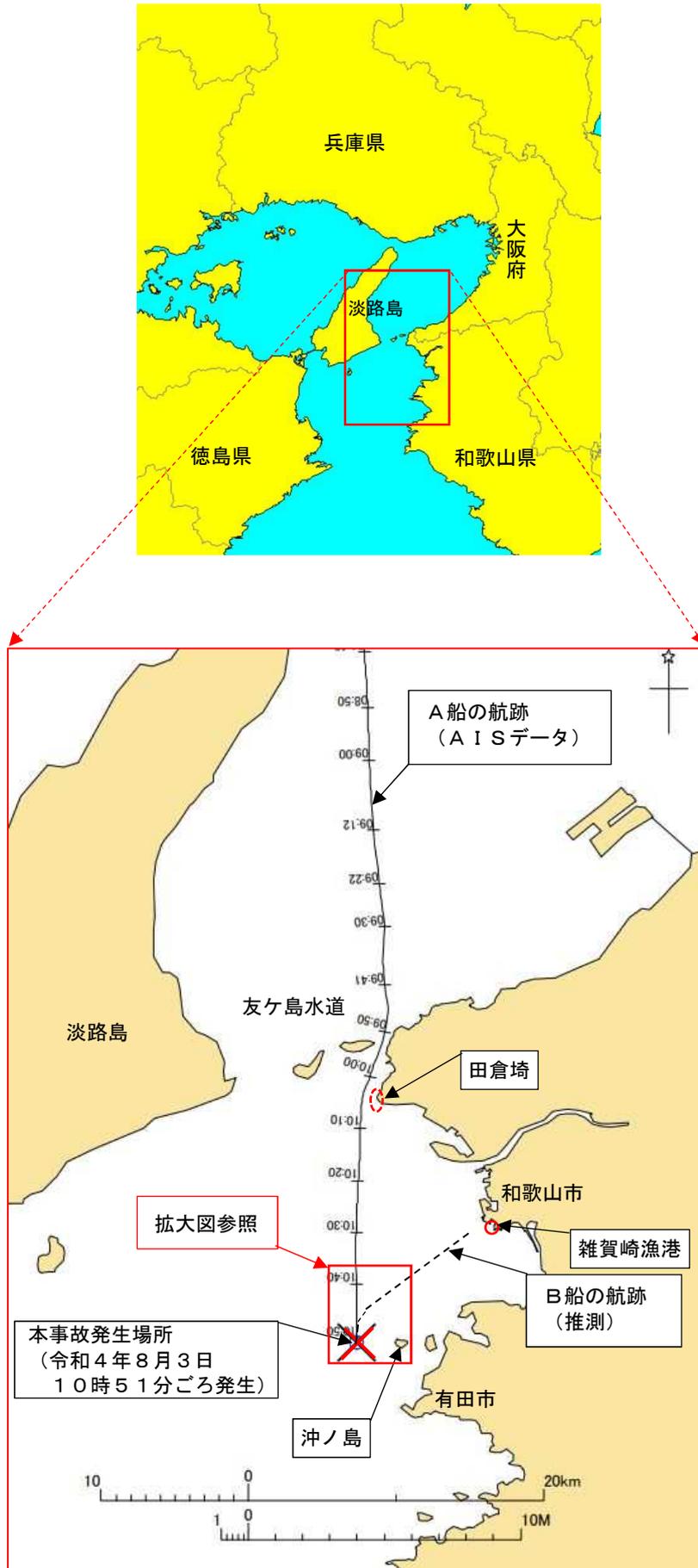
事故種類	衝突
発生日時	令和4年8月3日 10時51分ごろ
発生場所	和歌山県有田市沖ノ島西方沖 下津沖ノ島灯台から真方位269° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 06.8′ 東経135° 02.8′）
事故の概要	貨物船十三久喜丸は、南進中、また、漁船隆栄丸は、えい網しながら南進中、両船が衝突した。 隆栄丸は、船長が負傷し、右舷中央部に破口及び右舷船尾部外板に擦過傷を生じ、また、十三久喜丸は、左舷船首部外板及びバルバスバウに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年8月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 貨物船 十三久喜丸、499トン 140579、日生海運株式会社（船舶所有者）、日鉄物流株式会社（運航者） 74.50m×12.00m×7.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成19年7月16日 B 漁船 隆栄丸、9.7トン WK2-3566（漁船登録番号）、個人所有 14.35m（Lr）×4.33m×1.14m、FRP ディーゼル機関、77.20kW、昭和61年1月5日 第252-20361号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 67歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年5月14日 免状交付年月日 平成31年4月1日 免状有効期間満了日 令和6年4月8日 B 船長B 77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49年10月25日 免許証交付日 平成31年2月4日

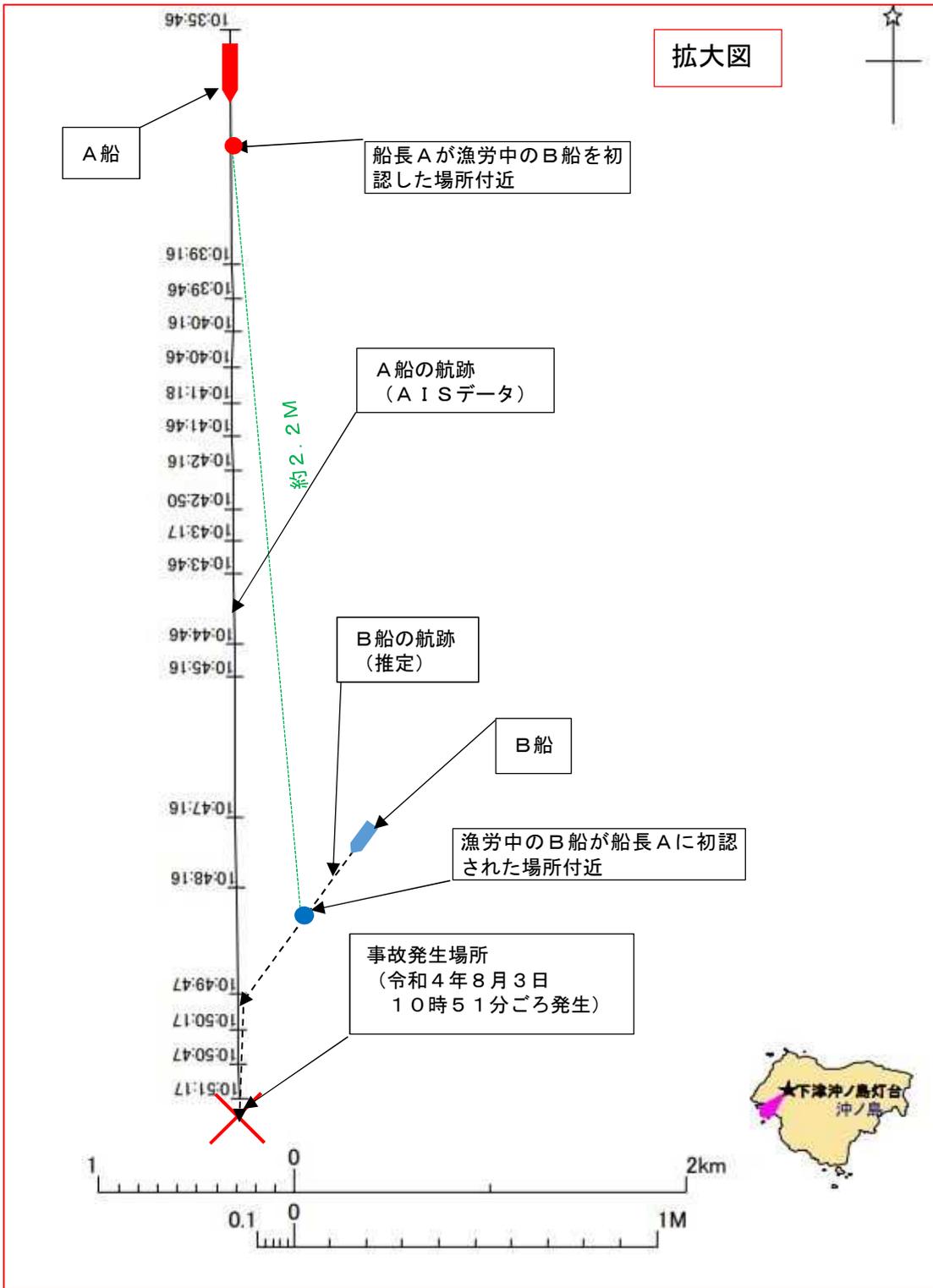
	(令和6年6月21日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 左舷船首部外板及びバルバスバウに擦過傷 B 右舷中央部に破口及び右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.1m、潮汐 下げ潮の初期、潮流 北流約0.4ノット(kn)
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、令和4年8月3日06時25分ごろ、空船で静岡県富士市田子の浦港に向けて兵庫県姫路市姫路港広畑区を出航した。</p> <p>船長Aは、単独で船橋当直に当たり、和歌山県和歌山市田倉埼西方沖に到達後、針路を南方に定めて自動操舵とし、GPSプロッター及び4Mレンジとしたレーダーを作動させ、約11.7knの速力(対地速力、以下同じ。)で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、和歌山市雑賀崎漁港西南西方沖を南進中、周囲に航行の支障となる他船を認めなかったため、操舵スタンド左方のGPSプロッターにおいて、‘次の航海の予定針路線をGPSプロッターに設定する作業’(以下「本件作業」という。)を始めた。</p> <p>船長Aは、10時36分ごろ、左舷船首方2.2M付近に目視及びレーダーにより、A船と針路が交差する漁労中のB船を認めたが、もう少しB船に接近してから右又は左に避航すればよいと思ひ、本件作業を続けた。</p> <p>船長Aは、10時51分ごろ、GPSプロッター画面から視線を上げた際、左舷船首方至近にB船を認め、急いで手動操舵に切り替えて右舵一杯とし、全速力後進としたが、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船が停止した後、船長Bの負傷の有無、A船及びB船の損傷状況を確認して118番通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、10時00分ごろ僚船と共に雑賀崎漁港から沖ノ島西方沖の漁場に向けて出航した。</p> <p>船長Bは、10時30分ごろ漁場に到着して船尾部から投網を始め、前路をえい網しながら南進中の僚船及び北進中の漁船に意識を向けながら、針路を約216°(真方位、以下同じ。)に定めて自動操舵とし、操舵室右舷側の椅子に座った姿勢で、約2.5knの速力で船尾部からえい網索を海中に伸ばし、漁労中であることを示す法定形象物を揚げて航行していた。</p> <p>船長Bは、10時44分ごろ沖ノ島西方沖を約2.5knの速力のままえい網中、北進中の漁船を避けることとして、針路を左に転じ、針</p>

	<p>路を約181°として航行を続けていたところ、10時51分ごろ衝撃を感じ、B船の右舷船尾部とA船の左舷船首部とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、近くで操業中の僚船に無線で救助を要請し、来援した僚船に移乗して雑賀崎漁港に戻り、所属する漁業協同組合が要請した救急車で病院に搬送され、腰部打撲と診断された。</p> <p>B船は、来援した別の僚船に雑賀崎漁港までえい航された。</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 A船の全景、写真2 A船の損傷箇所、写真3 B船の全景、写真4 右舷側から見たB船の損傷箇所、写真5 船尾側から見たB船の損傷箇所、写真6 B船の漁労中であることを示す法定形象物 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本件作業を続けていたとき、GPSプロッター画面に注目していて、B船を避航する時機を逸したと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、漁労中のB船に接近してくる他船はいないと思っていたことに加え、前路をえい網しながら南進中の僚船及び北進中の漁船に意識を向けていたので、船尾方を確認していなかったと本事故後に思った。</p>
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	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、沖ノ島西方沖を南進中、船長Aが、針路が交差する漁労中のB船を左舷船首方に認めたが、B船との距離が接近してから避航すればよいと思い、本件作業を継続し、GPSプロッター画面に注目して航行を続けていたことから、B船を避航する時機を逸して、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、沖ノ島西方沖においてえい網しながら南進中、船長Bが、漁労中のB船に接近してくる他船はいないと思っていたこと、及び前路をえい網しながら南進中の僚船並びに北進中の漁船に意識を向けていたことから、船尾方のA船の存在に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、沖ノ島西方沖において、A船が南進中、B船がえい網しながら南進中、船長Aが、B船との距離が接近してから避航すればよいと思い、本件作業を継続し、GPSプロッター画面を注目して航行を続けたため、また、船長Bが、漁労中のB船に接近してくる他船はいないと思っていたこと、及び前路をえい網しながら南進中の僚船並びに北進中の漁船に意識を向けていたため、船尾方のA船の存在に気付かず、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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船橋当直者は、航行中、GPSプロッターの設定等を行う場合、GPSプロッター画面のみに注目することなく、見張り及び操船を適確に継続すること。・ 船橋当直者は、漁労中の漁船を認めた場合、漁船の動きに十分注意し、できるだけ早い時機に十分距離をとって漁船を避航するか、又は主機を使用して減速するなど、衝突を避けるための措置を採ること。・ 小型漁船の船長は、航行中の他船が漁労中の自船に接近してくることはないと思わず、常時周囲の適切な見張りを行うこと。
--	---

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※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
10:35:46	034-09-49.3	135-02-45.4	180.0	11.4
10:39:16	034-09-09.4	135-02-45.8	180.1	11.3
10:39:46	034-09-03.6	135-02-45.9	180.4	11.6
10:40:16	034-08-57.8	135-02-45.9	179.9	11.5
10:40:46	034-08-51.8	135-02-45.8	180.4	11.6
10:41:18	034-08-45.6	135-02-45.8	180.1	11.8
10:41:46	034-08-40.1	135-02-45.8	180.2	11.9
10:42:16	034-08-34.2	135-02-45.9	179.5	11.8
10:42:50	034-08-27.5	135-02-46.0	178.9	11.8
10:43:17	034-08-22.1	135-02-46.1	179.1	11.8
10:43:46	034-08-16.6	135-02-46.1	180.0	12.0
10:44:46	034-08-04.7	135-02-46.2	179.8	11.7
10:45:16	034-07-59.0	135-02-46.3	180.5	11.6
10:47:16	034-07-34.9	135-02-46.5	179.2	11.8
10:48:16	034-07-22.9	135-02-46.6	179.8	12.0
10:49:47	034-07-04.8	135-02-46.9	180.1	11.9
10:50:17	034-06-58.8	135-02-46.9	178.6	11.9
10:50:47	034-06-52.8	135-02-47.0	180.0	11.7
10:51:17	034-06-46.9	135-02-47.2	176.1	11.3

※ 船位は、A船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、A船の船首から60.6m、船尾から13.9m、左舷から9.3m、右舷から2.7mであった。また、対地針路は真方位である。

写真1 A船の全景



(A船用船会社提供)

写真2 A船の損傷箇所



(A 船用船会社提供)

写真3 B船の全景



写真4 右舷側から見たB船の損傷箇所



(A 船用船会社提供)

写真5 船尾側から見たB船の損傷箇所



写真6 B船の漁労中であることを示す法定形象物

