

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

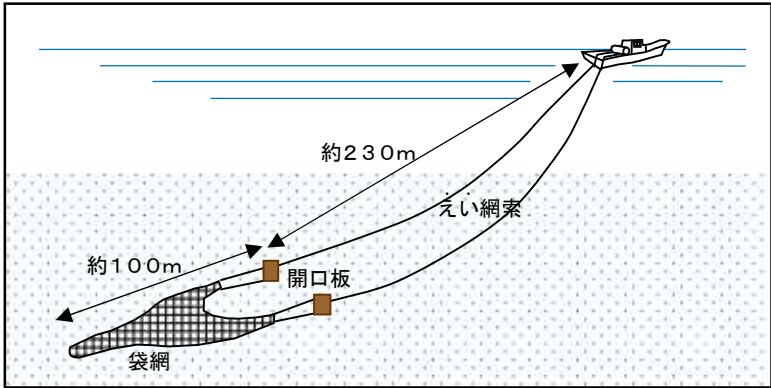
委員 佐藤 雄二（部会長）

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6月19日 12時29分ごろ
発生場所	和歌山県印南町印南漁港南西方沖 印南港横島防波堤灯台から真方位225° 5.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 44.6′ 東経135° 08.1′）
事故の概要	漁船金比羅丸は、底びき網漁のえい網を行いながら西北西進中、また、遊漁船せいゆう丸は、南西進中、両船が衝突した。 金比羅丸は、船長及び甲板員が負傷し、右舷船尾部外板に破口を伴う亀裂等を生じ、また、せいゆう丸は、右舷船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年6月27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 金比羅丸、13トン WK2-5320（漁船登録番号）、個人所有 16.73m（Lr）×4.44m×1.33m、FRP ディーゼル機関、93kW（動力漁船登録票による）、 平成12年7月16日 B 遊漁船 せいゆう丸、9.7トン WK2-5225（漁船登録番号）、個人所有 14.83m（Lr）×4.08m×1.21m、FRP ディーゼル機関、426.6kW、平成14年6月25日 第252-24284号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 59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59年3月5日 免許証交付日 平成31年1月28日 （令和6年3月4日まで有効） B 船長B 35歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年6月10日 免許証交付日 平成29年9月28日

	(令和5年7月30日まで有効)
死傷者等	A 軽傷 2人(船長A、甲板員A) B なし
損傷	A 右舷船尾部外板に破口を伴う亀裂等 B 右舷船首部外板に亀裂及び擦過傷、船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	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
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人(以下「甲板員A」という。)が乗り組み、あかいか底びき網漁の目的で令和4年6月19日03時00分ごろ和歌山県有田市箕島漁港を出港し、和歌山県美浜町日ノ御崎南方沖で操業していた。</p> <p>船長Aは、11時00分ごろ4回目の投網を終え、約2.4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により西北西進しながらえい網を開始した。</p> <p>船長Aは、レーダー及び目視で見張りを行いながら、操舵室中央付近の舵輪の前に立って操船中、右舷方からA船の方に向かって航行しているB船を視認し、ふだんからA船の間近を通過したり、近くに来て話し掛けたりする船がいるので、B船もそのどちらかであろうと推測し、周囲やB船の方を見ながら、同じ針路及び速力でえい網を続けた。</p> <p>船長Aは、12時27分ごろ、B船の針路及び速力が変わらない様子を見て衝突の危険を感じ、操舵室右舷後部に座っていた甲板員Aに、操舵室を出て左舷側の通路に避難するよう伝えた後、B船に対し、A船の存在を知らせようと黄色回転灯を点灯するとともに、A船がえい網しているので舵を切って避けるよう、操舵室後方の天井部に設置していた拡声器を通してマイクで呼び掛けた。</p> <p>船長Aは、B船の針路及び速力に依然として変化がなく、B船が至近に迫ってきたので、衝突を避けようとして舵を右に切ったが、えい網中であつたので舵が効かず、12時29分ごろ、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突し、A船の右舷船尾甲板にB船の船首部が乗り上げたことを認めた。</p> <p>船長Aは、衝突後、直ちに主機を中立とし、A船の操舵室外の右舷側通路にB船の錨が落ちていることを認め、B船が後進して離れることができないのだろうと思って錨索を切断し、B船がA船から離れたのち、A船の損傷状況を確認し、付近で操業中の僚船に携帯電話で救助を依頼した。</p> <p>A船は、来援した僚船の伴走の下、自力航行で箕島漁港に帰港した。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、衝突の際に転倒するなどしたので有田市内の病院等を受診し、腰椎捻挫、頸椎挫傷、むちうち症等とそれぞれ診</p>

	<p>断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で12時00分ごろ印南漁港を出港し、船長Bが、釣り客のうち4人を客室に、他の2人を後部甲板にそれぞれ座らせ、自らは操縦席に座り手動操舵で同漁港南西方沖12M付近の釣り場（以下「本件釣り場」という。）へ向けて約14knの速力で南西進していた。</p> <p>船長Bは、0.75Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを見ながら航行を続けていたところ、レーダー画面の船首方約1,300mに1隻の漁船と思われる映像を認め、接近するまではまだ距離があると思い、GPSプロッターを操作して本件釣り場までの距離や到着時間を確認したのちに船首方を見た際、目前に迫ったA船を視認したがどうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、直ちに主機を停止し、B船の船首部がA船の右舷船尾甲板に乗り上げていることを認め、主機を始動し、後進してA船から離れようとしたが、B船の錨がA船側に落ちていて離れることができずにいたところ、船長Aがそのことに気づき錨索を切断したのち、B船を後進させてA船から離れ、A船及びB船の損傷状況を確認して118番通報を行い、自力航行で出港地に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船が行うあかいか底びき網漁は、船尾から長さ約230mのえい網索2本の先に網口を広げるための開口板をそれぞれ取り付け、開口板から袋網先端まで長さ約100mある網を海中に投げ、約1時間ないし1時間20分えい網して揚網することを繰り返すものであった。</p> <p>（図1参照）</p>  <p>図1 A船が行う底びき網漁及び漁具</p> <p>A船は、本事故当時、黒色の鼓形形象物を掲げて操業していた。</p> <p>A船には、汽笛が装備されていたが、船長Aは使用したことがなく、本事故当時も使用しなかった。</p> <p>船長Aは、本事故後、B船を視認した際に早めに停船して行きあしを止めれば良かったと思った。</p>

	<p>船長Bは、レーダー画面の船首方約1,300mにA船の映像を認めてGPSプロッターの操作を始めてから目前に迫ったA船を視認するまで、約2～3分であったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、船長Aの拡声器からの呼び掛けは聞こえていなかった。</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、印南漁港南西方沖において、底びき網をえい網しながら西北西進中、船長Aが、A船の方に向かって航行しているB船を認めた際、B船が操業中のA船の間近を通過していくか、近くに来てA船に話し掛けてくるだろうと思い、同じ針路及び速力でえい網を続けたことから、B船の針路及び速力に変化がなく至近に迫り、衝突を避けようとして舵を右に切ったが、えい網中で舵が効かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんからA船の間近を通過したり、近くに来て話し掛けたりする船がいたことから、B船が同じ行動をとると推測し、同じ針路及び速力でえい網を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、印南漁港南西方沖を本件釣り場へ向けて南西進中、船長Bが、レーダー画面の船首方約1,300mに1隻の漁船と思われる映像を認めた際、接近するまでにはまだ距離があると思い、GPSプロッターを操作して本件釣り場までの距離や到着時間を確認しながら航行を続けたことから、A船に接近していることに気付くのが遅れ、目前に迫ったA船を視認したが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、GPSプロッターの操作に意識を集中していたことから、A船に接近していることに気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、印南漁港南西方沖において、A船が底びき網をえい網しながら西北西進中、B船が南西進中、船長Aが、B船がA船の間近を通過していくか、近くに来てA船に話し掛けてくるだろうと思い、同じ針路及び速力でえい網を続け、また、船長Bが、レーダー画面の船首方約1,300mに1隻の漁船と思われる映像を認めた際、接近するまでにはまだ距離があると思い、GPSプロッターを操作して本件釣り場までの距離や到着時間を確認しながら航行を続けたため、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"> ・漁船の船長は、自船に向かって航行してくる他船を認めた場合、他船が避けたり、自船を訪ねて近くで停船したりすると思うことなく、操業中でも早めに停船するなど、衝突を避けるための措置

	<p>を採ること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、接近する他船を認めた場合は、躊躇することなく汽笛を使用して注意喚起を行うこと。・ 船長は、操船中、航海計器の操作に意識を集中することなく、適切な見張りを継続的に行うこと。
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生場所概略図

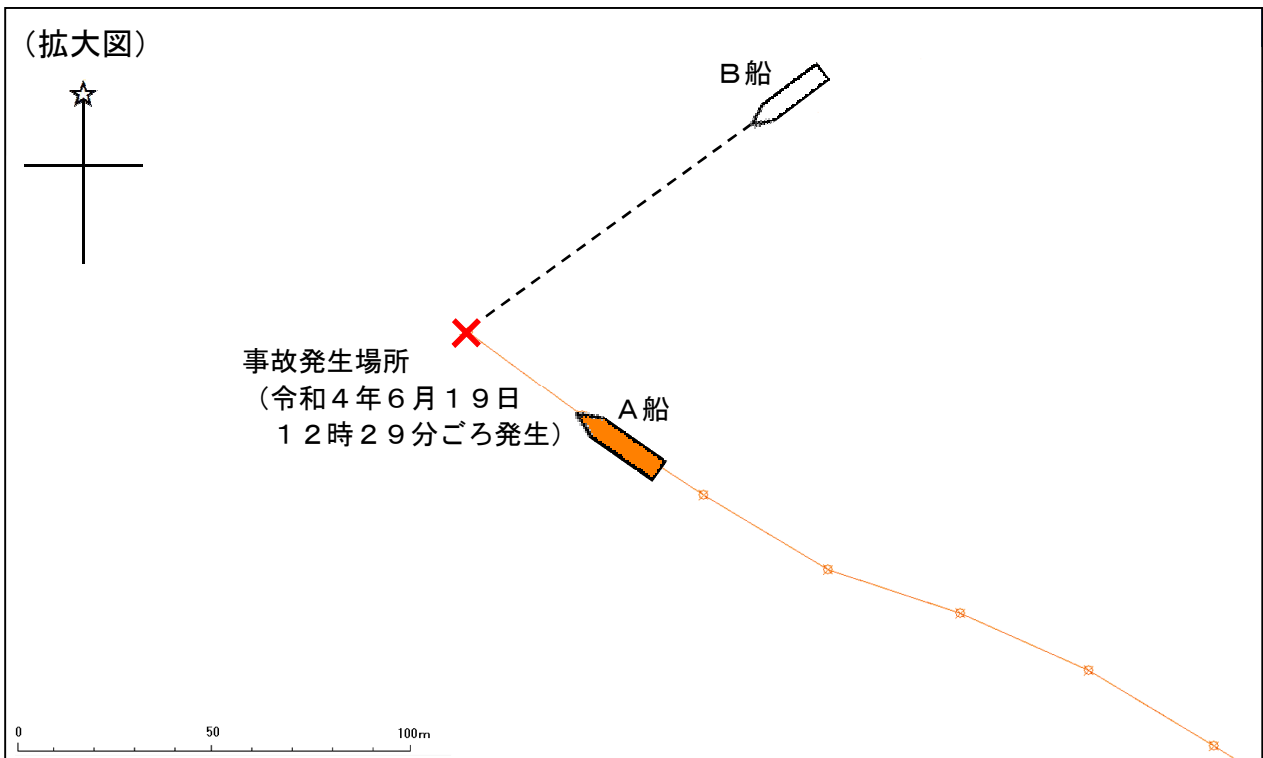
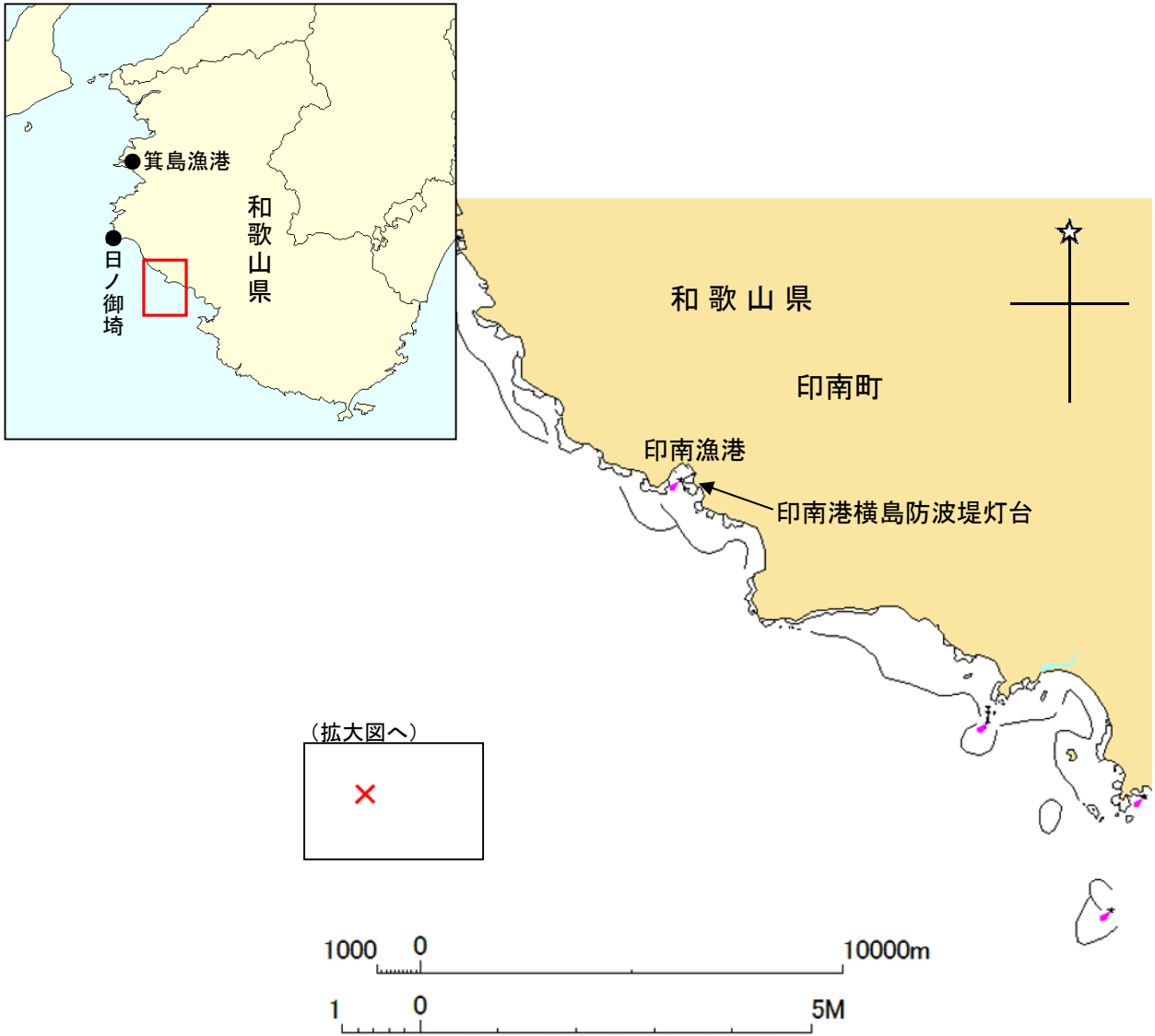


写真1 A船



写真2 B船

