

船舶事故調査報告書

令和5年5月24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15日 06時23分ごろ
発生場所	和歌山県印南町畑野埼西方沖 <small>いなみ</small> <small>ごぼうかつお</small> 御坊鰹島灯台から真方位197° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 48.2′ 東経135° 07.6′）
事故の概要	漁船 <small>きのした</small> 木下丸は、西進中、また、遊漁船 <small>うしわか</small> 牛若丸は、船首を北方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 牛若丸は、船長が負傷し、操舵室右舷側に圧壊を生じ、また、木下丸は、正船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月25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 木下丸、8.5トン WK2-3886（漁船登録番号）、個人所有 13.80m（Lr）×3.54m×1.47m、FRP ディーゼル機関、450.00kW、平成3年6月12日 第252-22290号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 牛若丸、4.8トン 251-14308和歌山、個人所有 10.32m（Lr）×2.55m×0.83m、FRP ディーゼル機関、169.10kW、平成3年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 73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12月13日 免許証交付日 令和元年9月9日 （令和7年3月17日まで有効） B 船長B 69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6年10月24日 免許証交付日 平成30年11月20日 （令和6年10月23日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 正船首部に擦過傷 B 操舵室右舷側に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時04分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、はえ縄漁を行う目的で、令和4年10月15日03時ごろ印南町印南漁港を出航し、04時30分ごろから同漁港南西方約3Mの漁場で操業を開始した。</p> <p>A船は、約450mの幹縄に約7m間隔で枝針を約65本取り付けたはえ縄をコイル状にしてプラスチック製の籠に収めたものを1鉢とし、10鉢連結させて1組と呼び、2組の投縄を終えた後、06時17分ごろ針路を真方位278°に定めて自動操舵とし、約5.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で3組目の投縄作業を開始した。</p> <p>船長Aは、投縄作業中、左舷船尾部で揚縄機と投縄台との間の甲板（以下「作業場所」という。）に立ち、操舵室からケーブルで延長した操船リモコンを揚縄機の上方に仮置きし、投縄を終えて鉢が空になると、はえ縄が入っている鉢と交換し、時折、左舷船首方の見張りを行っていた。（写真1参照）</p> <div data-bbox="687 1162 1315 1626" data-label="Image"> </div> <p>写真1 船長Aの船尾甲板における作業時の状況</p> <p>A船は、5鉢目のはえ縄を投縄中、船長Aが、コイル状に収められていた6鉢目の幹縄の中に餌の付いた針1本が落ちているのを認め、このまま投縄を続けると6鉢目の投縄中に幹縄が絡むと考え、落ちた針を拾い上げようとしたところ、餌が外れるとともに針が幹縄の隙間の奥に落ちてしまった。</p> <p>船長Aは、船尾方に向き腰を下ろした姿勢で落ちた針を拾い上げようとしていたところ、06時23分ごろ衝撃を受け、左舷船首方にB</p>

船を認めてB船と衝突したことに気づき、直ちに主機の回転数を下げた後、クラッチを中立状態にした。(写真2参照)



写真2 船長Aが落ちた針を拾い上げようとしている状況

船長Aは、B船の乗船者の安否を確認して無事と判断し、残っていたはえ縄を投縄する目的で本事故発生海域から離れ、投縄作業を再開した。

船長Aは、その後、漁業無線で海上保安庁からの指示が、所属する漁業協同組合から伝えられ、本事故発生海域に戻り、その後和歌山県日高港に入港した。

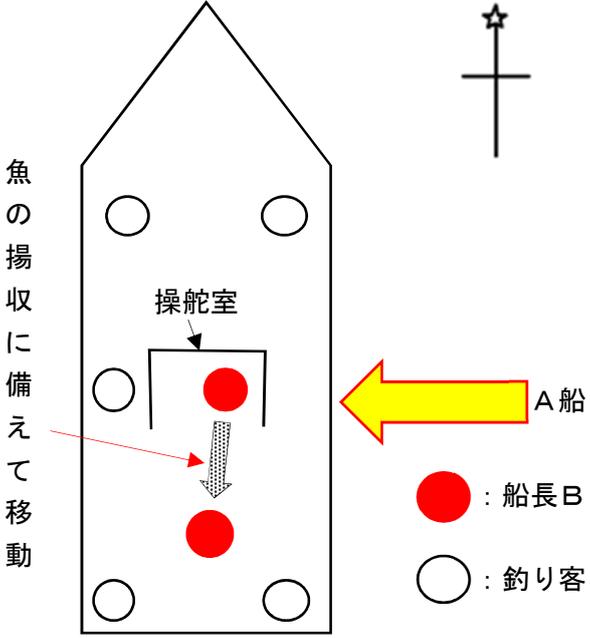
B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、遊漁の目的で、和歌山県御坊市の西方沖約2M、水深40～60mの海域に数箇所に分けて設置された大規模な魚礁群（以下「本件魚礁群」という。）の北部の魚礁に向けて、05時20分ごろ日高港を出発した。

B船は、06時00分ごろ本件魚礁群の北部の魚礁に到着し、漂泊して遊漁（流し釣り）を開始したが、釣果がなかったので、本件魚礁群の南方に釣り場所を2度変え、本件魚礁群の南方に位置する魚礁上で船長が魚群探索を行ったところ魚影を確認した。

B船は、06時15分ごろ機関を中立運転として流し釣りを始めたが釣果を得られなかったので、東方に潮上りを行い、06時17分ごろから2回目の流し釣りを始めたところ、左舷船尾部の釣り客の竿に魚が掛かった。

船長Bは、左舷中央部の釣り客から左舷船尾部の釣り客に魚が掛かった旨の合図を受け、周囲を一見して他船が見当たらなかったため、B船に接近する他船はいないと思い、操舵室から出て、たも網を持って後部甲板中央部で魚の取り込みに備え立っていた。

船長Bは、右舷方からの機関音に気付いて振り返ったところ、至近に迫ったA船を認めたがどうすることもできず、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。(図1参照)

	 <p style="text-align: center;">図1 船長B及び釣り客の乗船位置</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で転倒し、その後、釣り客5人の無事を確認してから、B船の損傷状況を確認したところ、浸水はなかったが操舵室の損傷が激しく、また、A船が本事故海域から離れたので、漁業無線で僚船に本事故の発生を連絡するとともに救援を要請した。</p> <p>漁業協同組合は、平成19年に8つの漁業協同組合（合併後、支所として編成）が合併して誕生しており、漁船無線の周波数は合併前に各漁業協同組合ごとに割り振られていた周波数を現在も使用している関係で、所属の異なる支所の漁船との通信はできなかった。</p> <p>B船の救援に来た僚船は、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに、航行中の安全を考え約5.0knの低速力でB船を伴走して日高港に帰港した。</p> <p>船長Bは、A船との衝突時の転倒で腰及び右肘を打撲した。 （付図1 事故発生経過概略図、写真4 A船、写真5 B船、写真6 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船が行うはえ縄漁は、本件魚礁の周辺で、岩礁帯を避け、潮流と同じ方向に投縄を行うもので、底引き網漁と競合を避けて行う必要があったが、本事故当日は、底引き網漁の休業日で、底引き網漁船の動静を気に掛ける必要がなかった。</p> <p>船長Aは、操業中、前路の見張りが十分でなく、過去に大型船から汽笛による注意喚起信号を受けたこともあり、やや危険な操業を行っているという認識があった。</p> <p>船長Aは、ふだん操業場所から前路を確認しており、操業場所から左舷方は見通すことができたが、右舷方は操舵室が死角となり、正船</p>

	<p>首方から右舷方に約30°の範囲に死角が生じて見通すことができなかったため、投縄作業中、時折、操舵室右舷側船尾部から右舷側の見張りを行っていた。(写真3 参照)</p>  <p>写真3 作業場所からの船首方の見通状況</p> <p>A船のレーダー表示部は、操舵室奥に設置してあり、作業場所からレーダー表示部までの距離が約4mあったため、作業時、レーダー表示部を確認することはできなかった。</p> <p>B船が行う遊漁は、釣り客に魚礁又は岩礁帯付近の根魚を対象に釣りをさせるものであった。</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、畑野埼西方沖を西進中、船長Aが、投縄作業中、間もなく投縄を予定していた鉢の針が幹縄の奥に落ち、船尾方を向いて腰を下ろした姿勢で針を拾い上げることに意識が集中し、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊しているB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船尾方を向いて腰を下ろした姿勢で針を拾い上げる作業に入る前、左舷船首方を確認していたが、正船首方から右舷方に約30°の範囲の死角にB船が入っていたことから、前路のB船に気付かず、針の拾い上げ作業を行ったものと考えられる。</p> <p>B船は、畑野埼西方沖で船首を北方に向けて漂泊中、船長Bが、周囲を一見して他船を見掛けず、B船に接近する他船はいないと思って漂泊を続けたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、畑野埼西方沖において、A船が西進中、B船が船首を北方に向けて漂泊中、船長Aが、船尾方を向いて腰を下ろした姿勢で針</p>

	<p>を拾い上げることに意識が集中し、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、B船に接近する他船はいないと思って漂流を続けたため、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及び被害の軽減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、容易に周囲の状況が確認できるよう、レーダー表示部の設置位置を変えて前路の確認を行うなど、常時適切な見張りをを行うこと。 ・ 漂流している船舶の船長は、自船の全周にわたって常時適切な見張りをを行うこと。 ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報を行うこと。 ・ 漁業協同組合は、緊急時の無線通信方法を定め、通信方法について所属する組合員を指導することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



写真4 A船



(海上保安庁提供)

写真5 B船



(海上保安庁提供)

写真6 B船の損傷状況



(海上保安庁提供)