

船舶事故調査報告書

令和5年5月17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4年3月10日 05時32分ごろ
発生場所	阪神港神戸第5区 神戸和田岬防波堤灯台から真方位155° 1,050m付近 (概位 北緯34° 38.6′ 東経135° 11.5′)
事故の概要	練習潜水艦おやしおは、漂泊中、また、漁船住吉丸は、えい網しながら西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年3月10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 練習潜水艦 おやしお、2,750トン（基準排水量） 3608（艦番号）、防衛省 B 漁船 住吉丸、4.8トン HG3-26397、個人所有
乗組員等に関する情報	A 哨戒長、運航2級（防衛省基準） B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷艦尾部塗装の剥離 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 北西約0.1ノット（kn） 日出時刻：06時17分ごろ
事故の経過	A船は、艦長ほか約60人が乗り組み、阪神港神戸第1区入港までの時間調整の目的で、阪神港神戸区第1防波堤沖において法定灯火及び潜水艦標識灯（橙色）を表示して漂泊していた。 哨戒長は、05時00分ごろ、操艦指揮者として艦橋頂部で見張員と目視による周囲の監視に就き、艦首が北方を向いていた05時11分ごろ、右舷方約1,800mにB船を視認後、艦内発令所の電測員からB船がA船に向けて航行中との報告を受けた。 哨戒長は、B船がA船に急速に接近する体勢ではなく、B船がA船を視認して避航すると思ったが、B船との距離が約540mまで接近しても電測員から針路変化が少ないとの報告を受け、B船がA船を視認していないと思い、携帯信号灯によりA船の船体を艦首から艦尾にかけて照らしたり、B船船首方に向けて照射したりすることを何度も繰り返した。 哨戒長は、B船が約180mに接近しても針路の変化が見られないので衝突のおそれがあると思い、汽笛を鳴らし、電動推進器を前進に

	<p>して衝突を回避しようとしたが間に合わず、A船の右舷艦尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、拡声器及び国際VHF無線電話によりB船に呼び掛けを行ったがB船から応答はなく、衝突後、B船が揚網しながらA船から離れて行ったので、A船の損傷状況確認及び118番通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底引き網漁の目的で、法定灯火と緑色の回転灯を表示し、阪神港神戸第5区のポートアイランドと神戸空港島間の海域を約3knの対地速力で西進しながら、05時13分ごろ投網を終えて、えい網を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室後方で操船してえい網中、船首方にオレンジ色の灯火を認め、船型は分からなかったが阪神港神戸第1区に入港中の船舶と思い、当該船舶の沖合側を通過するよう、操縦リモコンの操舵ダイヤルを少し左に動かした。</p> <p>船長Bは、その後、船尾甲板部で船首方に背中を向けた体勢で甲板清掃作業を行っていたところ、衝撃を感じてB船の船首部とA船とが衝突したことに気づき、主機を後進に入れるとプロペラが引き綱を巻き込むおそれがあったので主機を中立として揚網を行い、揚網の反動でB船を後進させた。</p> <p>船長Bは、揚網後、衝突によるB船への浸水等の可能性を考えて神戸市長田漁港に帰航した。</p> <p>船長Bは、A船からの携帯信号灯の照射や汽笛の吹鳴には気付かなかった。</p> <p>B船には、国際VHF無線電話が搭載されていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、艦首を北方に向け漂泊中、哨戒長が、右舷方からA船に向けて航行中のB船を認めた後、B船がA船を視認して漂泊中のA船を避航すると思い漂泊を続けたことから、B船との距離が約540mまで接近しても電測員から針路変化が少ないとの報告を受け、携帯信号灯によりA船の船体を艦首から艦尾にかけて照らしたり、B船船首方に向けて照射したり、さらに、衝突の危険を感じて電動推進器を前進にしたが間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、えい網しながら西進中、船長Bが、船首方にA船の灯火を認めた際、A船が阪神港神戸第1区に入港中の船舶と思い、A船の沖合側を通過するよう操縦リモコンの操舵ダイヤルを少し左に動かし、船首方に背中を向けた体勢で船尾甲板部の清掃作業を続けたことから、A船に向かっていることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船が艦首を北方に向け漂泊中、B船がえい網しながら西進中、哨戒長が、B船がA船を視認してA船を避航すると思い漂泊を続け、また、船長Bが、A船が阪神港神戸第1区に入港中の船舶と思い漂泊中であることに気付かず、船首方に背中を向けた体勢</p>

	<p>で船尾甲板部の清掃作業を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>海上自衛隊潜水艦隊では、本事故後、潜水艦隊臨時安全会議を実施し、潜水艦乗組員等に対し、以下の教育を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事故に関する情報共有</li> <li>・海上衝突予防法に基づく十分に余裕のある時機の衝突を避けるための動作</li> </ul> <p>A船では、本事故後、乗組員に対し、以下の教育を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ブリッジ・リソース・マネージメントの観点から、哨戒直内のコミュニケーションやチームワーク向上を図ること。</li> <li>・当直員は、哨戒長に対して積極的な進言に心掛けること。</li> <li>・当直員は、哨戒長が適切な補佐が得られる環境を構築すること。</li> </ul> <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"> <li>・操艦指揮者は、他船の操船者が自船に気付くと思わず、余裕のある時機に他船の進行方向から外れた場所に移動するなど、衝突を避ける措置を採ること。</li> <li>・漁船の船長は、夜間、船舶の灯火を認めた際は、甲板作業など特定の作業に意識を向けることなく、相手船の船型や体勢を把握して適切な見張りを継続すること。</li> </ul>