

船舶事故調査報告書

令和6年9月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年2月23日 09時00分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬南南西方沖 潮岬灯台から真方位202° 14.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 12.9′ 東経135° 38.9′）
事故の概要	漁船 ^{ほうせい} 宝星丸は、操業しながら南西進中、また、漁船 ^{めいほう} 明寶丸は、操業しながら右旋回中、両船が衝突した。 明寶丸は、船長が行方不明となり、左舷側横竿 ^{よこざな} の折損等を生じ、また、宝星丸は、船首部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年2月28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 宝星丸、10.51トン WK2-3140（漁船登録番号）、個人所有 12.41m（Lr）×3.32m×1.07m、FRP ディーゼル機関、426.60kW、昭和54年10月20日 第252-20186号（船舶検査済票の番号） B 漁船 明寶丸、4.95トン WK3-14714（漁船登録番号）、個人所有 11.72m（Lr）×2.13m×0.88m、FRP ディーゼル機関、323.60kW、昭和50年8月4日 第252-8465号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 70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51年11月12日 免許証交付日 令和3年7月27日 （令和9年1月27日まで有効） B 船長B 76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11月15日 免許証交付日 令和5年12月14日 （令和11年10月21日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 行方不明 1人（船長B）</p>																																																																																
損傷	<p>A 船首部に亀裂、左舷船首船縁部に剝離</p> <p>B 左舷側横竿及び縦竿が折損、左舷部に亀裂等、船首部手摺りの取付部が切断、左舷側縦竿の竿立てが割損、操舵室前方の集魚灯が割損</p>																																																																																
気象・海象	<p>気象：天気 小雨、風向 北、風力 7、視界 やや不良</p> <p>海象：波向 北東、波高 約2.0～2.5m（図1参照）</p> <p>水温 約18℃</p> <p>四国沖北部には、2月22日17時25分に海上風警報が発表され、本事故当時も継続中であった。</p> <div data-bbox="699 696 1273 1736" data-label="Figure"> <table border="1" data-bbox="710 705 997 1019"> <thead> <tr> <th colspan="2">AWJP JMH</th> <th colspan="2">HAVE OBSERVATION</th> </tr> <tr> <th colspan="2">230000UTC FEB 2024</th> <th>NO (SEC/10)</th> <th>NO (SEC/10)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">WAVE ANALYSIS</th> <th>504</th> <th>814</th> </tr> <tr> <th colspan="2">WIND SPEED (KNOTS)</th> <th>650</th> <th>810</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H</td><td>N</td><td>0/0.0</td><td>S 6 Q M 9/1.4 NNH 13</td> </tr> <tr> <td>B</td><td>ESE</td><td>9/2.5</td><td>N 5 R NNE 5/1.6 NE 22</td> </tr> <tr> <td>C</td><td>NNW</td><td>4/1.3</td><td>NH 11 S NNE 8/3.2 NE 25</td> </tr> <tr> <td>D</td><td>NE</td><td>7/1.6</td><td>NNH 15 T NE 7/2.3 NE 20</td> </tr> <tr> <td>E</td><td>NE</td><td>7/2.4</td><td>NNE 25 U NNE 7/1.9 NNE 20</td> </tr> <tr> <td>F</td><td>E</td><td>9/2.0</td><td>NNE 23 V N 9/1.4 NE 10</td> </tr> <tr> <td>G</td><td>NE</td><td>7/2.2</td><td>NE 28 W NNH 6/1.6 N 13</td> </tr> <tr> <td>H</td><td>ESE</td><td>9/1.7</td><td>NNH 16 X NNH 7/1.5 NNH 17</td> </tr> <tr> <td>I</td><td>NE</td><td>5/1.2</td><td>N 30 Y N 6/1.5 NNH 15</td> </tr> <tr> <td>J</td><td>ESE</td><td>7/1.2</td><td>N 13 Z N 6/1.5 N 14</td> </tr> <tr> <td>K</td><td>NNE</td><td>6/1.8</td><td>N 26</td> </tr> <tr> <td>L</td><td>ESE</td><td>7/1.8</td><td>NE 14</td> </tr> <tr> <td>M</td><td>ESE</td><td>10/1.3</td><td>NNH 12</td> </tr> <tr> <td>N</td><td>E</td><td>11/1.4</td><td>N 13</td> </tr> <tr> <td>O</td><td>NNE</td><td>9/2.5</td><td>NE 19</td> </tr> <tr> <td>P</td><td>NNW</td><td>9/2.5</td><td>N 14</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>図1 2月23日09時の沿岸波浪実況図（気象庁）</p> <p>※図中のA～Zのアルファベットは、全国の沿岸を代表する26地点を示している。また、波高は、1mごとに実線で（「2」は2m）、0.5mごとに破線で等高線により表示している。</p>	AWJP JMH		HAVE OBSERVATION		230000UTC FEB 2024		NO (SEC/10)	NO (SEC/10)	WAVE ANALYSIS		504	814	WIND SPEED (KNOTS)		650	810	H	N	0/0.0	S 6 Q M 9/1.4 NNH 13	B	ESE	9/2.5	N 5 R NNE 5/1.6 NE 22	C	NNW	4/1.3	NH 11 S NNE 8/3.2 NE 25	D	NE	7/1.6	NNH 15 T NE 7/2.3 NE 20	E	NE	7/2.4	NNE 25 U NNE 7/1.9 NNE 20	F	E	9/2.0	NNE 23 V N 9/1.4 NE 10	G	NE	7/2.2	NE 28 W NNH 6/1.6 N 13	H	ESE	9/1.7	NNH 16 X NNH 7/1.5 NNH 17	I	NE	5/1.2	N 30 Y N 6/1.5 NNH 15	J	ESE	7/1.2	N 13 Z N 6/1.5 N 14	K	NNE	6/1.8	N 26	L	ESE	7/1.8	NE 14	M	ESE	10/1.3	NNH 12	N	E	11/1.4	N 13	O	NNE	9/2.5	NE 19	P	NNW	9/2.5	N 14
AWJP JMH		HAVE OBSERVATION																																																																															
230000UTC FEB 2024		NO (SEC/10)	NO (SEC/10)																																																																														
WAVE ANALYSIS		504	814																																																																														
WIND SPEED (KNOTS)		650	810																																																																														
H	N	0/0.0	S 6 Q M 9/1.4 NNH 13																																																																														
B	ESE	9/2.5	N 5 R NNE 5/1.6 NE 22																																																																														
C	NNW	4/1.3	NH 11 S NNE 8/3.2 NE 25																																																																														
D	NE	7/1.6	NNH 15 T NE 7/2.3 NE 20																																																																														
E	NE	7/2.4	NNE 25 U NNE 7/1.9 NNE 20																																																																														
F	E	9/2.0	NNE 23 V N 9/1.4 NE 10																																																																														
G	NE	7/2.2	NE 28 W NNH 6/1.6 N 13																																																																														
H	ESE	9/1.7	NNH 16 X NNH 7/1.5 NNH 17																																																																														
I	NE	5/1.2	N 30 Y N 6/1.5 NNH 15																																																																														
J	ESE	7/1.2	N 13 Z N 6/1.5 N 14																																																																														
K	NNE	6/1.8	N 26																																																																														
L	ESE	7/1.8	NE 14																																																																														
M	ESE	10/1.3	NNH 12																																																																														
N	E	11/1.4	N 13																																																																														
O	NNE	9/2.5	NE 19																																																																														
P	NNW	9/2.5	N 14																																																																														
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、かつおひき縄釣り漁を行う目的で、令和6年2月23日05時00分ごろ和歌山県すさみ町見老津漁港を出航した。</p>																																																																																

船長Aは、06時30分ごろ潮岬南方沖で操業を開始したところ、釣果が良くなかったため、南西側海域に移動しながら操業を続けた。

A船は、約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により南西進中、仕掛けにかつおが掛かった。

船長Aは、約5knの速力に減じて手動操舵に切り替え、船尾部で船尾方を向いて釣り上げた後、別の仕掛けにもかつおが掛かったため、そのまま船尾方を向いて仕掛けを手繰り寄せていたところ、09時00分ごろ船首方からの衝撃音を聞いた。(写真1参照)



写真1 衝突時の船長Aの姿勢(再現)

船長Aは、A船の左舷側をB船が通過していくのを見て、A船とB船とが衝突したことに気付いた。

船長Aは、B船の甲板に船長Bを見掛けなかったため、船長Bが落水していないかどうか付近の海面を確認したが見当たらなかった。

船長Aは、B船が通過した後、漁業無線でB船を呼んだが船長Bからの応答はなく、船長Bが倒れているのかもしれないと思い、旋回しながら離れていくB船を追走するとともに僚船に救援を依頼した。

船長Aは、来援した僚船2隻(以下「僚船A」、「僚船B」という。)と共に、B船のプロペラ翼にロープを絡めてB船を停止させようと思い、船尾からロープを延ばしてB船の船首方を通過することを繰り返していたところ、僚船AのロープがB船のプロペラ翼に絡まって、B船が停止した。(図2参照)

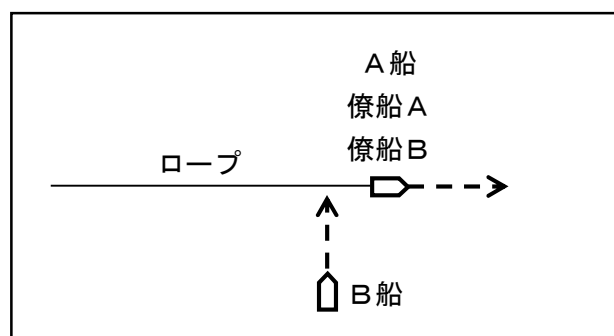


図2 B船のプロペラ翼にロープを絡めようとしている状況(イメージ)

僚船Aの乗組員は、停止したB船に移乗して船長Bを探したが見付からなかった。

来援した別の僚船（以下「僚船C」という。）の船長は、電話の通じる海域まで移動した後、所属する漁業協同組合に本事故の発生を報告し、漁業協同組合の担当者は、海上保安部に本事故の発生を通報した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、かつおひき縄釣り漁を行う目的で、04時07分ごろすさみ町周参見漁港を出航した。

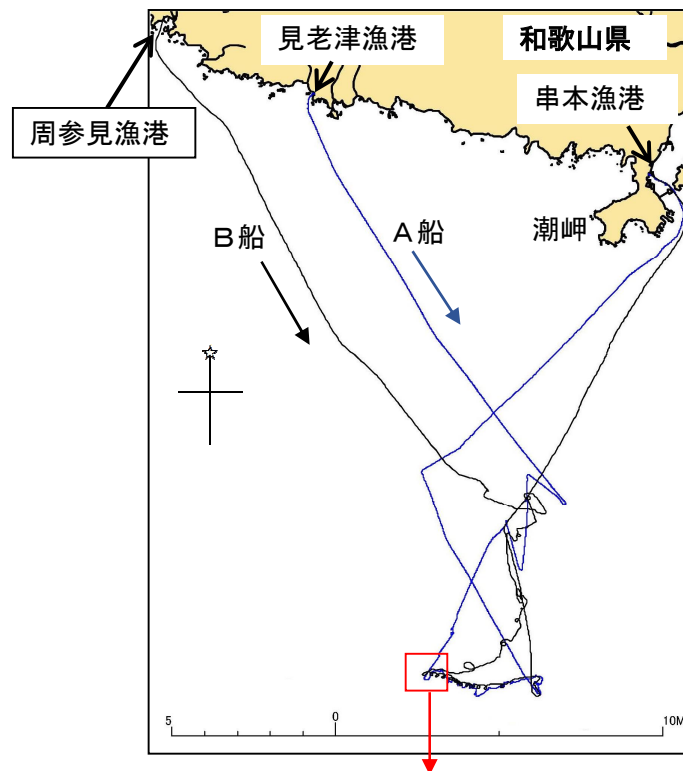
僚船（以下「僚船D」という。）の船長は、本事故発生^すの30分くらい前、船長Bからのかつお6匹を釣ったとの漁業無線を聞いた。

B船は、潮岬南南西方沖において、A船と衝突した。

船長Bは、海上保安庁の巡視船艇及び航空機並びに僚船による捜索が行われたが発見されず、行方不明となった。

A船は、自力で串本町串本漁港に入り、B船は、来援した僚船（以下「僚船E」という。）により、同港にえい航された。

（図3 参照）



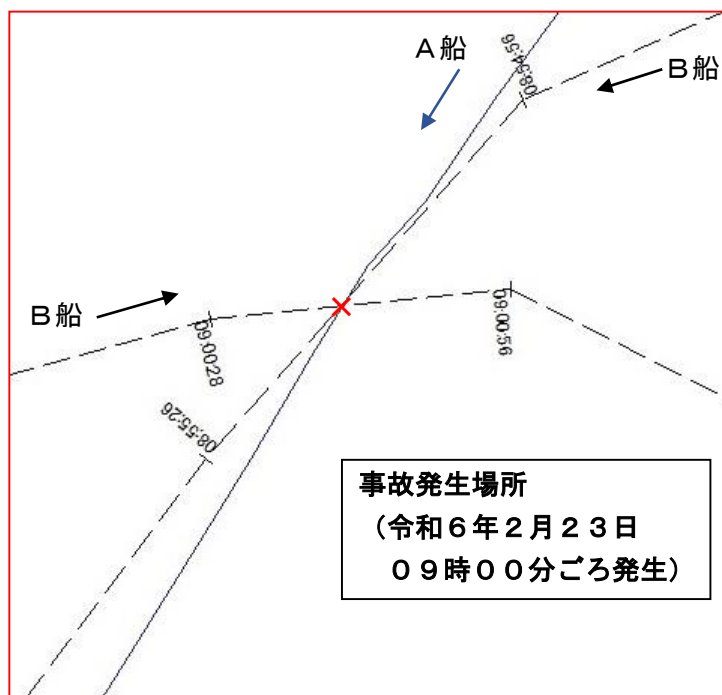
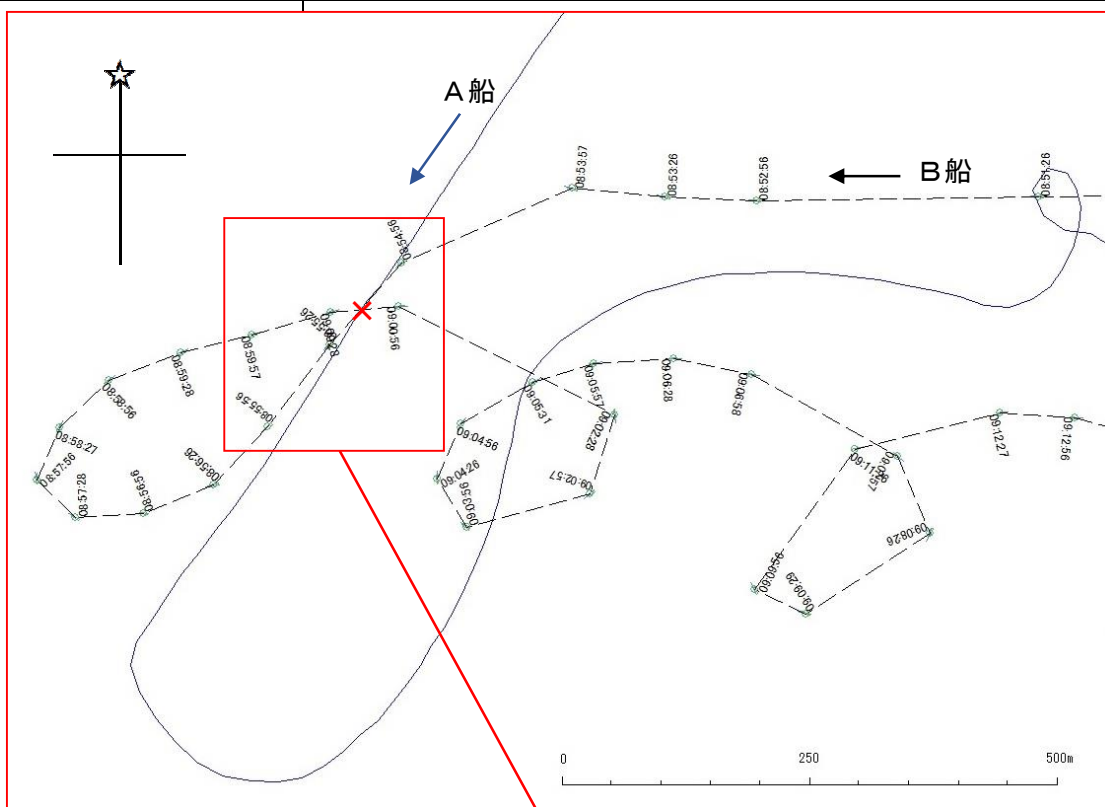


図3 航行経路図

(付表1 A船のGPS記録(抜粋)、付表2 B船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項

- (1) A船のふだん及び本事故当日の操業等に関する情報
船長Aの口述及び現場調査によれば、次のとおりであった。
- ① 漁法は、船体中央部やや後方の両舷から船横方向に横竿を出し、同横竿の先端付近、中央付近及び舷側付近並びに船尾端から疑似餌を取り付けた釣り糸を投入し、かつおを漁獲する。(図

4 参照)



和歌山県農林水産部水産局水産振興課提供

図4 ひき縄釣り漁の操業形態

- ② かつおが仕掛けに掛かった際、ふだんは舵を取って旋回しながら釣り上げるが、本事故当時は追い波が高かったので直進しながら釣り上げていた。
- ③ 本事故直前に釣り上げたかつおは大きく、本事故時に仕掛けに掛かっていたかつおも同じくらい大きかったため、船長Aは、続けて釣り上げることに集中していて、船首方を見ていなかった。
- ④ 本事故当時、船長Aは救命胴衣を着用していなかった。
- ⑤ 本事故により、正船首部及び左舷船首部にB船の横竿に塗られていたものと考えられる緑色塗料が付着していた。また、左舷船首船縁部の防舷材取付箇所が剥離し、同箇所及び船首部の防舷材は、本事故後、B船で発見された。(写真2、写真3、写真4、写真8参照)

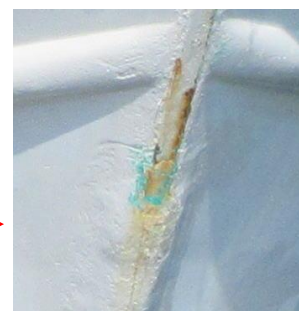


写真2 A船の正船首部に付着した緑色塗料

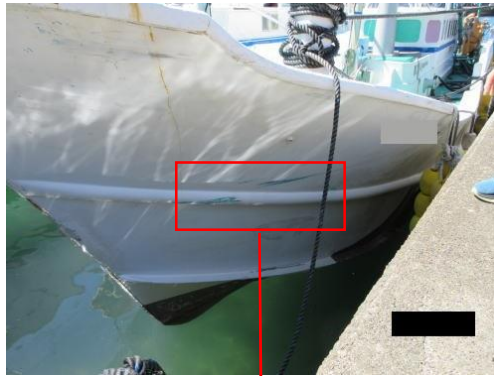


写真3 A船の左舷船首部に付着した緑色塗料

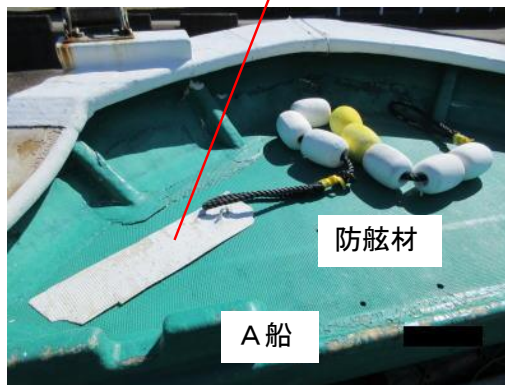
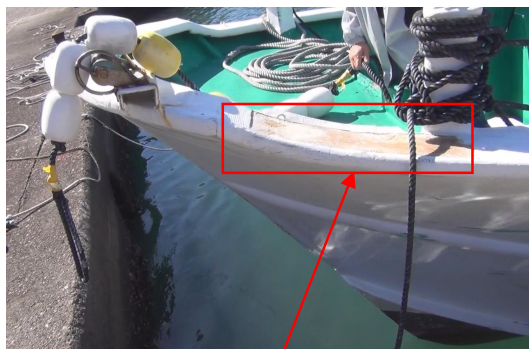


写真4 A船の左舷船首船縁部の防舷材取付箇所

(2) B船のふだん及び本事故当日の操業等に関する情報
 来援した僚船A～Eの各船長及び僚船Aの乗組員の口述並びに
 現場調査によれば、次のとおりであった。

- ① 漁法は、A船とほぼ同様であるが、左舷船尾部の竿立てに挿した縦竿からも釣り糸を投入していた。左舷船尾部のラインホーラーから釣り糸を投入すると横竿の釣り糸に絡むおそれが

あるので、縦竿の先端からスナップ（釣り金具）で釣り糸を高く上げていた。

- ② かつおが仕掛けに掛かった際、舵を取って旋回しながら釣り上げる。
- ③ かつおを釣り上げたら、海水を張ったバケツに入れて血抜きを行い、すぐに冷水を張った魚倉に移すが、かつおが連続して掛かった場合はバケツに入れたまま次のかつおを釣り上げる。
- ④ 本事故当時、バケツにかつおが3匹入っていたので、かつおが連続して掛かって4匹目を釣り上げようとしていた可能性が考えられる。
- ⑤ 左舷船尾部の縦竿の釣り糸を巻き取る際、左舷船尾部のラインホーラーで少し巻き取ってスナップを引き寄せた後、一旦ラインホーラーを停めて釣り糸からスナップを外し、再度ラインホーラーにより巻き取る。

（図5、写真5、写真6 参照）

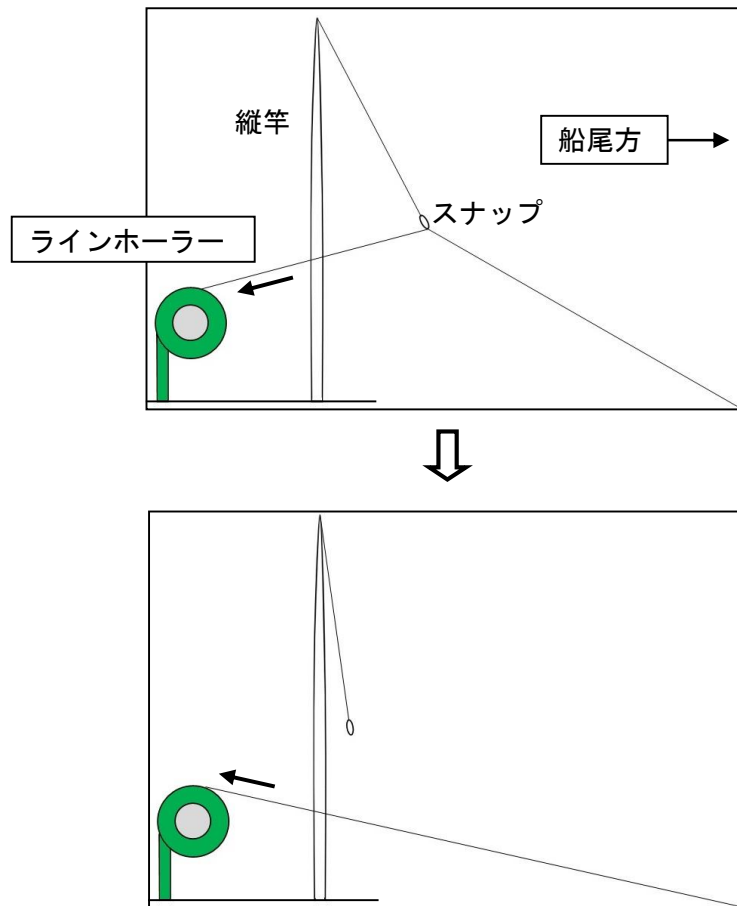


図5 左舷船尾部の縦竿の釣り糸の巻き取り方（イメージ）

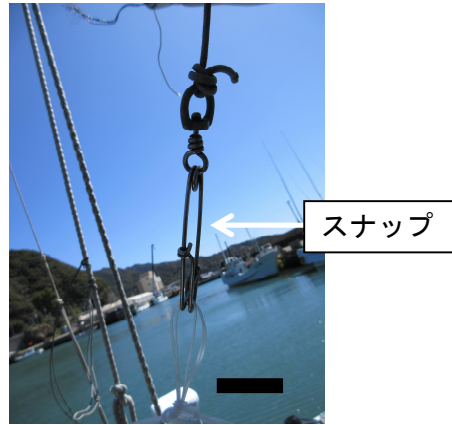


写真5 僚船Eの船長が使用しているスナップ

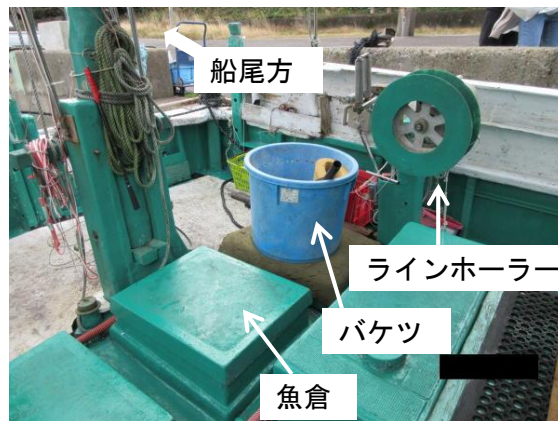


写真6 B船のラインホーラー、魚倉及びバケツ（本事故後）

- ⑥ 僚船Aの乗組員がB船に移乗した際、左舷船尾部のラインホーラーのスイッチが入っていたが、スナップが外されずに巻き取られた状態でラインホーラーのローラーが停止しており、左舷船尾部の縦竿が折れていた。
- ⑦ 船長Bは、ふだんレーダーの接近警報を物標との距離1Mに設定して作動させており、僚船Aの乗組員がB船に移乗した際、警報音が鳴っていた。
- ⑧ 本事故当時、船長Bが救命胴衣を着用していたかどうか分からなかった。
- ⑨ 左舷側横竿（緑色）が折損していて、同横竿を支えるロープにA船の防舷材が引っ掛かっていた。（写真7、8参照）

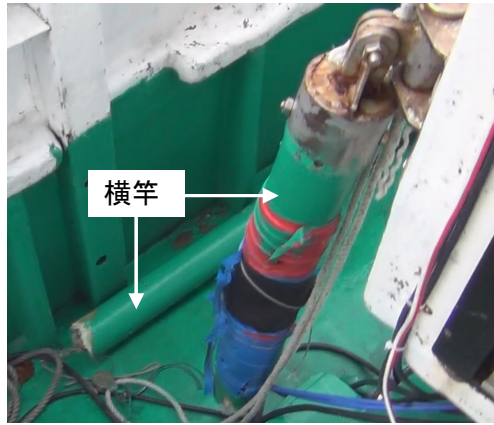


写真7 B船の折損した左舷側横竿



写真8 B船の左舷側横竿と同横竿を支えるロープ（再現、横竿は本事故当時の物ではない。）

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 不明
A なし、B なし
A なし、B なし

A船のGPS記録及びB船のAIS記録によれば、08時54分56秒から08時55分26秒の間及び09時00分28秒から09時00分56秒の間において、A船とB船の航跡が交わっているが、次のことから09時00分28秒から09時00分56秒の間に両船が衝突したものと考えられる。

- (1) A船の正船首部及び左舷船首部にB船の横竿に塗られていたものと考えられる緑色塗料が付着していたこと。
- (2) B船の左舷側横竿が折損していて、同横竿を支えるロープにA船の船首部の防舷材が引っ掛かっていたこと。
- (3) 09時00分28秒から09時00分56秒の間において、A船は南西進し、B船は東北東進していたこと。

A船は、潮岬南南西方沖において操業しながら南西進中、船長A

	<p>が、船尾部で船尾方を向いて仕掛けを手繰り寄せることに集中し、船首方の見張りを行っていなかったことから、前路で操業中の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、大型のかつお2匹が連続して掛かったことから、仕掛けを手繰り寄せることに集中していたものと考えられる。</p> <p>B船は、潮岬南南西方沖において操業しながら右旋回中、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだんかつおが仕掛けに掛かった際、旋回しながら釣り上げていたこと、また、本事故当時、バケツには魚倉に移されていないかつおが3匹入っていたことから、B船が08時56分26秒ごろに右旋回を開始した頃から、かつおを釣り上げていた可能性があると考えられる。</p> <p>僚船Aの乗組員がB船に移乗した際、左舷船尾部のラインホーラーのスイッチが入っており、スナップが外されずに巻き取られていて、左舷船尾部の縦竿が折れていたことから、船長Bは、かつお3匹を釣り上げ、続いて左舷船尾部で縦竿の仕掛けに掛かったかつおを釣り上げようとしてラインホーラーを操作した後、落水したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船との衝突時に落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長Bが行方不明となっており、客観的情報も得られなかったことから、落水した時期については明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Bは、ふだんレーダーの接近警報を作動させていたこと、僚船Aの乗組員がB船に移乗した際、警報音が鳴っていたことから、本事故当時も警報音が鳴っていたものと考えられるが、船長Bの見張り等の状況については明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、潮岬南南西方沖において、A船は、操業しながら南西進中、船長Aが、船尾部で船尾方を向いて仕掛けを手繰り寄せることに集中し、船首方の見張りを行っていなかったため、前路で操業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。また、B船は、操業しながら右旋回中、船長Bが、かつお3匹を釣り上げ、続いて左舷船尾部で縦竿の仕掛けに掛かったかつおを釣り上げようとしてラインホーラーを操作した後、A船と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"> ・ 漁船の船長は、後方を向いて操業する場合であっても、周囲の見張りを適切に行い、他船を見落とさないようにすること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、操業中、救命胴衣を着用すること。

付表 1 A船のGPS記録（抜粋）

船位※	
北緯 (° -′)	東経 (° -′)
33-13.0530	135-39.0253
33-13.0396	135-39.0137
33-13.0267	135-39.0026
33-13.0138	135-38.9924
33-13.0013	135-38.9825
33-12.9886	135-38.9721
33-12.9754	135-38.9628
33-12.9634	135-38.9530
33-12.9504	135-38.9433
33-12.9495	135-38.9421
33-12.9375	135-38.9333
33-12.9246	135-38.9232
33-12.9115	135-38.9120
33-12.8990	135-38.9021
33-12.8910	135-38.8934
33-12.8797	135-38.8853
33-12.8673	135-38.8762
33-12.8538	135-38.8664
33-12.8405	135-38.8562
33-12.8276	135-38.8466
33-12.8150	135-38.8363
33-12.8018	135-38.8271
33-12.7899	135-38.8164
33-12.7772	135-38.8057
33-12.7659	135-38.7951
33-12.7538	135-38.7846
33-12.7422	135-38.7735
33-12.7298	135-38.7639
33-12.7172	135-38.7542

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

付表2 B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 (° -' -")		
08:50:26	33-12-56.3	135-39-26.6	305.5	5.1
08:50:58	33-12-56.9	135-39-23.1	275.4	5.0
08:51:26	33-12-56.9	135-39-19.8	263.6	5.5
08:52:56	33-12-56.8	135-39-08.8	272.3	4.2
08:53:26	33-12-56.9	135-39-05.2	271.3	5.4
08:53:57	33-12-57.1	135-39-01.6	270.2	5.6
08:54:56	33-12-54.7	135-38-55.0	223.4	7.5
08:55:26	33-12-52.0	135-38-52.2	228.5	7.7
08:55:56	33-12-49.3	135-38-49.7	218.2	4.7
08:56:26	33-12-47.4	135-38-47.6	229.7	3.9
08:56:56	33-12-46.5	135-38-44.9	267.7	5.0
08:57:28	33-12-46.4	135-38-42.2	281.2	4.2
08:57:56	33-12-47.6	135-38-40.8	340.2	4.6
08:58:27	33-12-49.3	135-38-41.6	040.2	3.8
08:58:56	33-12-50.8	135-38-43.6	071.5	4.9
08:59:28	33-12-51.8	135-38-46.4	082.6	5.4
08:59:57	33-12-52.4	135-38-49.1	063.1	5.0
09:00:28	33-12-53.1	135-38-52.2	071.7	4.6
09:00:56	33-12-53.3	135-38-54.9	104.6	5.1
09:02:28	33-12-49.7	135-39-03.3	180.7	5.3
09:02:57	33-12-47.1	135-39-02.3	233.1	5.1
09:03:56	33-12-46.1	135-38-57.5	299.9	4.3
09:04:26	33-12-47.6	135-38-56.4	354.1	3.7
09:04:56	33-12-49.4	135-38-57.3	056.6	4.2
09:05:31	33-12-50.8	135-39-00.1	059.0	4.6
09:05:57	33-12-51.4	135-39-02.5	076.5	4.2
09:06:28	33-12-51.6	135-39-05.6	097.5	5.0
09:06:58	33-12-51.1	135-39-08.6	102.5	6.3
09:07:57	33-12-48.4	135-39-14.3	130.5	5.4

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。