

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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5年5月15日 20時13分ごろ
発生場所	兵庫県香美町香住漁港北方沖 香住港城山灯台から真方位016° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯35°40.0′ 東経134°38.1′）
事故の概要	漁船栄福丸は、北北東進中、また、漁船新生丸は、船首を南西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 栄福丸は、左舷船首部に擦過傷を生じ、また、新生丸は、左舷船尾部ブルワークに亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月24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 栄福丸、19トン HG2-6058（漁船登録番号）、栄福水産有限会社 25.50m×4.51m×1.64m、FRP ディーゼル機関、890kW、平成20年7月26日 第292-48600号（船舶検査済票の番号） B 漁船 新生丸、0.9トン HG3-29359（漁船登録番号）、個人所有 6.47m（Lr）×2.00m×0.47m、FRP ディーゼル機関、54.40kW、昭和59年7月5日 第260-28699号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 52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8年8月16日 免許証交付日 令和3年6月11日 （令和8年8月15日まで有効） 甲板員A ₁ 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58年7月25日 免許証交付日 平成30年6月13日 （令和5年7月24日まで有効）

	<p>甲板員 A₂ 34歳 操縦免許なし</p> <p>B 船長 B 76歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和54年11月19日 免許証交付日 令和3年6月11日 (令和9年2月4日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部に擦過傷</p> <p>B 左舷船尾部ブルワークに亀裂、左舷船尾部の係船柱及びオーニング支柱に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日没時刻：18時59分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、甲板員A₁及び甲板員A₂ほか2人が乗り組み、べにずわいがにかご漁の目的で、令和5年5月15日20時00分ごろ香住漁港を離岸し、西港泊地の岸壁で氷を積み込んだ後、京都府京丹後市経ヶ岬北方沖の漁場に向かった。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、GPSプロッター及びコースアップで4Mレンジに設定したレーダーをそれぞれ作動させ、船長Aが操縦席前方に立って手動操舵により出港中、甲板作業を終えて操舵室に入ってきた甲板員A₁が左舷側後方で、甲板員A₂が左舷側前方で、それぞれ見張りについた。</p> <p>船長Aは、沖防波堤の南西方を通過した20時09分ごろ、漁場に向けて針路を真方位027°に設定して自動操舵に切り替え、約17ノットの対地速力で北北東進を始めた。(図1、写真1～3参照)</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>図1 A船の操舵室配置状況</p>



写真1 レーダー等



写真2 操船コンソール



写真3 マイク掛及び操縦席

船長Aは、北北東進を始めたとき、目視で船首方に灯りを認めてB船を認識したが、灯りがぼんやりとして明瞭でなく、B船が2～3Mくらい先にいるように感じたので、このまましばらく北北東進を続けていても支障はないと思った。

船長Aは、船首方にB船のほか航行の支障となる他船を認めず、B船に近づくまでまだ時間があると思い、漁業無線局に出港報告をしようとしたところ、漁業無線局が気象情報を一斉通信していたので、同通信が終了してから交信することとした。

船長Aは、甲板員A₁及び甲板員A₂が見張りをしていたので、操縦席の右舷側壁面にある無線用マイクを握り、右舷方を向いて漁業無線局との交信の機会を待っていた。

甲板員A₁は、北北東進を始めたとき、船首方にB船の灯りを目視で認めたが遠距離にあるように感じ、甲板員A₂が自身の前方にいたので船首方の見張りは甲板員A₂が行うと思い、その後、左舷側の窓を開け、椅子に腰を掛けたり立ったりして、いか漁を行う漁船の灯りが多数見えた左舷方に意識を向けて見張りをしていた。

甲板員A₂は、北北東進を始めたとき、船首方にB船の灯りを目視で認めたが遠距離にあるように感じ、すぐに針路を変更する状況ではないと思っていた。

甲板員A₁は、左舷側の窓から顔を出して見張りをしていたところ、そろそろB船に近づく頃だと思って船首方に顔を向けたとき、船首方至近にB船の灯りを認めて大声を上げた直後、20時13分ごろ、A船の左舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、甲板員A₁の声を聞いた直後、船体に軽い衝撃を感じ、甲板員A₁から船舶と衝突したようだとの報告を受け、手動操舵に切り替えて反転し、B船と会合して乗組員及び船体の状況を確認した後、20時20分ごろ漁業無線局に本事故の発生を連絡した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、あじの一本釣り漁の目的で、17時00分ごろ香住漁港を出航し、香美町白石島北方沖の漁場に到着後、機関を中立にして錨泊を始めた。

船長Bは、日没後、マスト及びオーニング支柱に取り付けた船用電球3個を点灯し、点灯した水中灯を海中に投入して、右舷船首部及び

両舷船尾部に設置した釣り竿^{さお} 3本により操業を開始した。(写真4 参照)



写真4 B船の点灯状況(再現) (漁業協同組合提供)

船長Bは、船内を移動しながら魚の当たりの確認や漁獲を行い、集魚の状況を見るために操舵室後方で魚群探知機の画面を見ていたところ、衝撃を受けて転倒し、A船と衝突したことを知って118番通報した。

A船及びB船は、いずれも航行に支障がなかったので、B船の後方をA船が伴走して、20時48分ごろ西港泊地に着岸した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真5 A船、写真6 A船の損傷状況、写真7 B船、写真8 B船の損傷状況 参照)

その他の事項

A船は、船首部の左舷ブルワークにアンカーローラが、船首部中央にマストがそれぞれ設置され、船首部ブルワーク上縁は海面上約2.7mの高さがあったが、操舵室各面窓の透過性は良好であり、船首方約50m以遠の海面を見通すことができた。

船長A、甲板員A₁及び甲板員A₂は、それぞれ目視で見張りを行っていて、北北東進中もレーダーを見て他船の位置等を確認することはなかった。

甲板員A₂は、B船の灯りを認めたときに遠距離にあるように感じて、B船を特に意識することなく見張りをしていたので、B船との接近に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。

B船は、全長が7m以上12m未満であり、夜間に錨泊する場合は、白色全周灯1個を点灯する必要があったが、本事故発生時、白色全周灯を点灯していなかった。

船長Bは、ふだんから本事故発生場所付近で錨泊して一本釣り漁を行っていたが、これまで操業中にB船の至近を航行する他船を見たこ

	とがなく、夜間、船用電球3個を点灯すれば十分明るいので、白色全周灯を点灯しなくても、航行中の他船が錨泊して操業中のB船に気づき、B船を避けてくれると思っていた。
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 あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、香住漁港北方沖を北北東進中、船長A、甲板員A ₁ 及び甲板員A ₂ が、船首方にB船の灯りを認めたが、B船との距離を実際よりも遠距離に感じて同じ針路及び速力で航行したことから、B船と接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。 船長A、甲板員A ₁ 及び甲板員A ₂ は、B船の灯りが明瞭に見えなかったことから、B船との距離を実際よりも遠距離に感じた可能性があると考えられる。 船長Aは、漁業無線局に出港報告をすることに意識を向けていたことから、B船に接近していることに気付かなかったものと考えられる。 B船は、香住漁港北方沖において船首を南西方に向けて錨泊中、船長Bが、航行中の他船が錨泊して操業中のB船を避けて航行してくれると思い、操業に意識を向けて錨泊を続けたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。 船長Bは、船用電球3個を点灯すれば十分明るいと思っていたことから、航行中の他船が錨泊して操業中のB船に気づき、B船を避けて航行してくれると思っていたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、香住漁港北方沖において、A船が北北東進中、B船が船首を南西方に向けて錨泊中、船長A、甲板員A ₁ 及び甲板員A ₂ が、船首方にB船の灯りを認めたが、B船との距離を実際よりも遠距離に感じて同じ針路及び速力で航行し、また、船長Bが、航行中の他船がB船を避けて航行してくれると思い、操業に意識を向けて錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、夜間、他船の灯火を視認した場合、レーダー等も活用して他船の正確な位置を確認し、衝突の可能性がある場合には、他の業務に意識を向けることなく、早期に回避措置を採ること。 ・ 操舵室に配置された乗組員は、船首方に認めた船舶の動静や衝突のおそれのある船舶の情報を相互に共有するとともに、十分余裕のある時機に船長に報告すること。 ・ 船長は、夜間、自船の存在を他船に正確に認知させるため、法定灯火を適正に表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

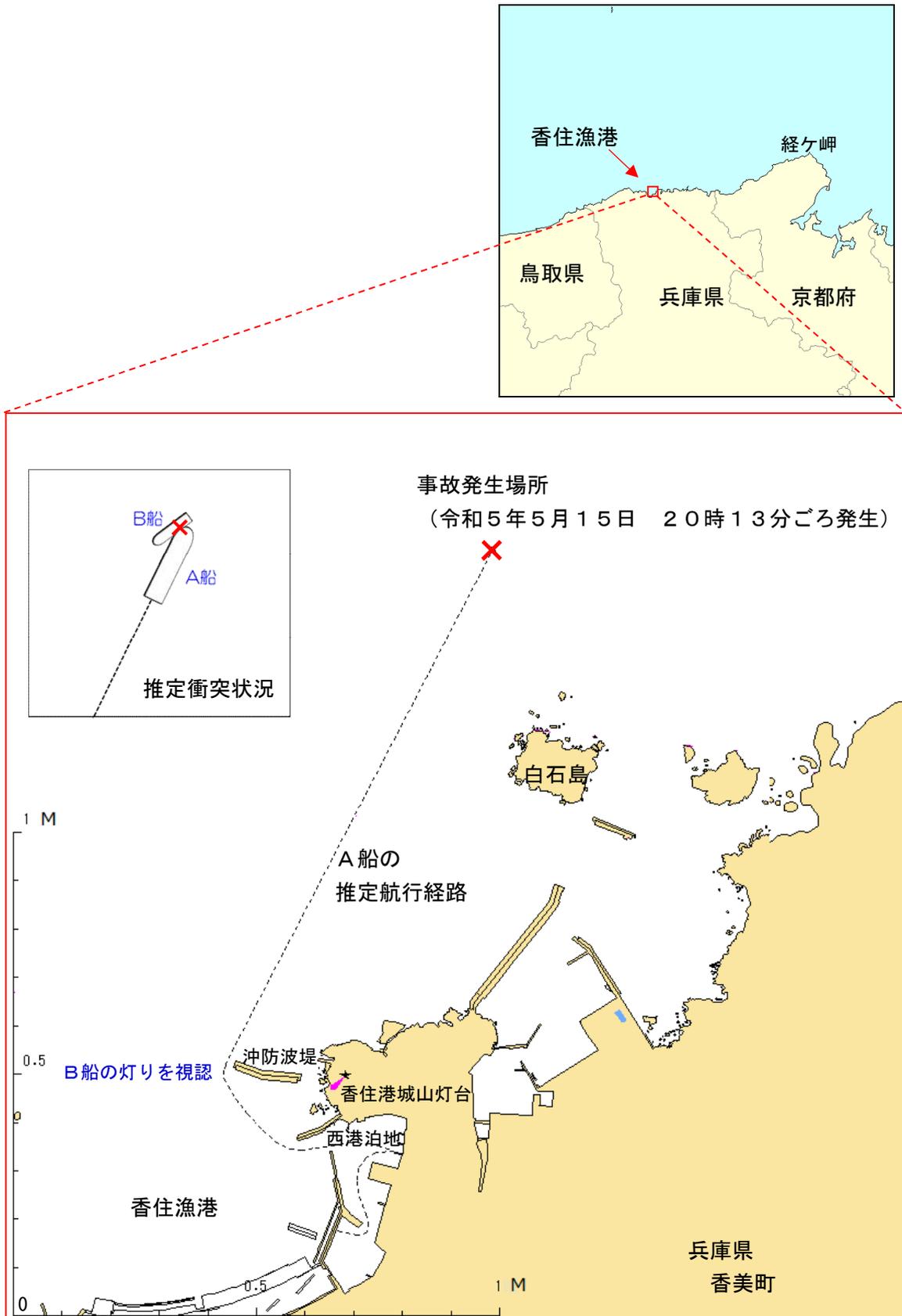
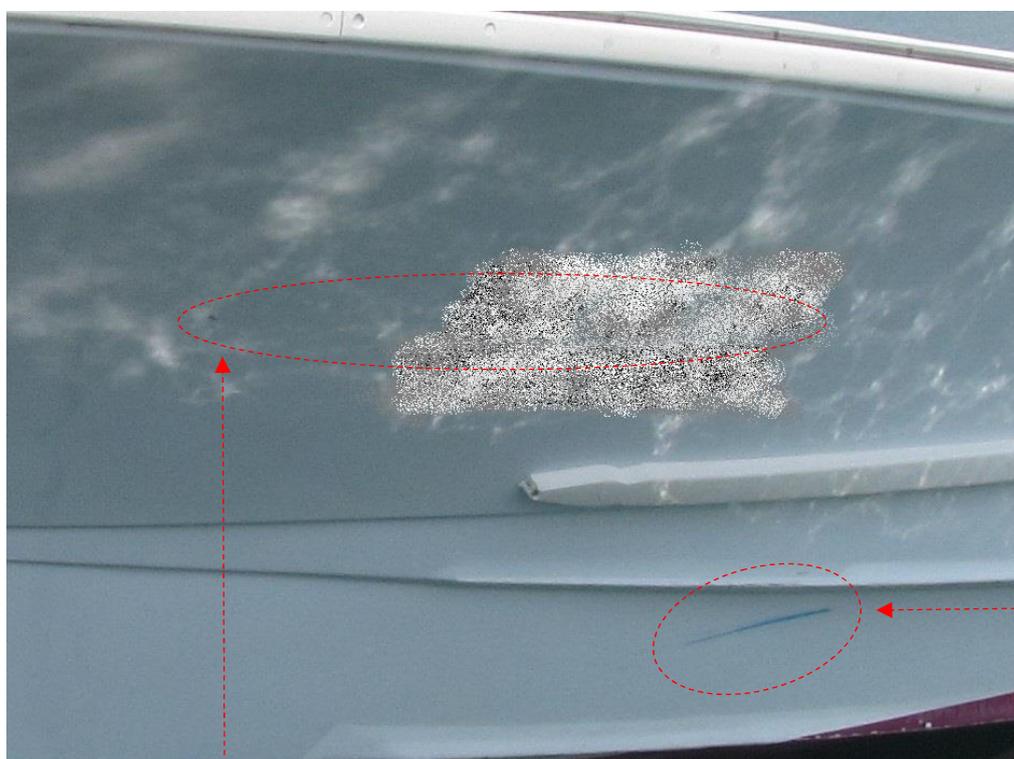


写真5 A船



写真6 A船の損傷状況



打痕から船尾方に続く微細な擦過傷

擦過痕跡
(塗料付着)

写真7 B船



(漁業協同組合提供)

写真8 B船の損傷状況



(漁業協同組合提供)