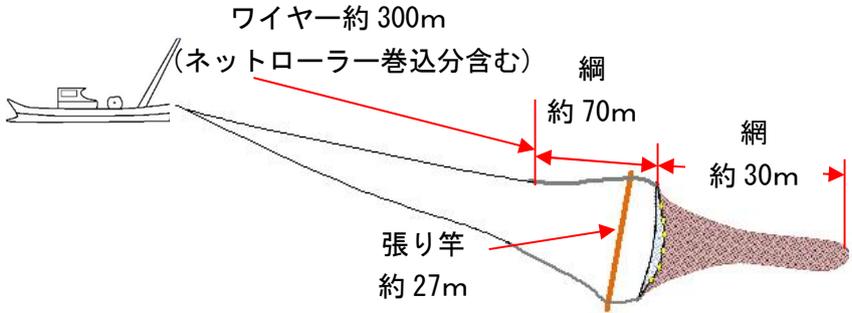


船舶事故調査報告書

令和6年6月19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10月18日 06時11分ごろ
発生場所	愛媛県宇和島市須下埼北西方沖 須下埼灯台から真方位017° 1,450m付近 （概位 北緯33°05.1′ 東経132°25.1′）
事故の概要	漁船第三十三浩洋丸は、南南東進中、また、漁船第二十八天神丸は、えい網しながら西北西進中、両船が衝突した。 第二十八天神丸は、乗組員が負傷し、両舷船尾部外板の破口等を生じ、また、第三十三浩洋丸は、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年10月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第三十三浩洋丸、19トン EH2-8813（漁船登録番号）、一般社団法人愛媛県漁船リース協会 22.80m (Lr) × 4.40m × 1.53m、FRP ディーゼル機関、846kW（動力漁船登録票による）、令和元年9月8日 B 漁船 第二十八天神丸、4.9トン EH3-87108（漁船登録番号）、個人所有 14.20m (Lr) × 3.47m × 0.77m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成18年5月11日
乗組員等に関する情報	A 船長A 36歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年7月16日 免許証交付日 令和5年8月30日 （令和10年11月18日まで有効） B 船長B 47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 平成5年8月10日 免許証交付日 令和5年4月19日

	(令和10年8月9日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(乗組員)
損傷	A 船首部船底外板に擦過傷及び破口、プロペラ及び舵に曲損 B 両舷船尾部外板に破口、櫓及びネットローラーに脱落、機関に濡損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、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16分(宇和島)
事故の経過	<p>A船は、巻き網漁船団に属する灯船で、船長ほか1人が乗り組み、令和5年10月17日16時30分ごろ、愛媛県愛南町の係留地を出航し、愛媛県伊方町佐田岬半島南方沖で操業を行った。</p> <p>A船は、漁を終え、18日05時20分ごろ、網船の乗組員6人を移乗させ、1海里(M)レンジとしたレーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、法定灯火を表示して、係留地に向け僚船と共に帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、帰航を開始した頃から、椅子に腰を掛けた姿勢で、眠気覚ましを兼ねて、右手でスマートフォンを持って動画の視聴を始めた。</p> <p>船長Aは、宇和島市竹ヶ島西方沖で、左手で操舵用リモコンダイヤルを操作してGPSプロッターの針路線を見ながら針路を須下崎の東方に向け、約24ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南南東進中、06時11分ごろ、動画の視聴を続けていたところ、バリバリという音を聞くとともに、衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したことに気付き、B船から船長Bと乗組員(以下「乗組員B」という。)をA船に移乗させ、06時15分ごろ、118番通報した。</p> <p>B船は、船長B及び乗組員Bが乗り組み、小型機船底引き網漁の目的で、04時45分ごろ、1.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、法定灯火を表示して、宇和島市津島町田之浜の係留地を出航した。</p> <p>B船は、須下崎の東北東方約2M沖で投網し、えい網を開始して南進した後右転して、須下崎北方約0.8M沖に針路を向け自動操舵で約2knの速力で、西北西進した。</p> <p>船長Bは、船橋内右舷側の台の上に腰を掛けた姿勢で、目視により、針路を南南東に向けたA船の青色の船体を右舷船首方の竹ヶ島西方沖に認めたが、ふだんから操業中のB船を他船が避けていたので、いずれ同様に避けてくれるものと思い、えい網を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が知っている会社の船であったので須下崎の東方を通って帰航すると思い、近づいてきたら手を上げるつもりでいたとこ</p>

	<p>ろ、A船が至近に迫ってきて危険を感じ、船橋を飛び出し、船橋前に座っていた乗組員BにA船の接近を大声で知らせた間もなくB船とA船とが衝突したのを認めた。</p> <p>乗組員Bは、衝突の衝撃で船橋前のいけすに臀部から落ちて右第5肋骨骨折を負った。</p> <p>B船は、衝突後、左舷側に傾いて転覆した後、A船の僚船により係留地までえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 船長Aの操船姿勢、写真2 A船、写真3 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、竹ヶ島西方沖で針路を定めた際、本事故発生場所付近は、ふだん、他船を見かけない時間帯であったので、前路に他船はいないものと思っていた。</p> <p>A船は、2台のレーダーが設置されていたが、船長Aは、空が明るくなり始めていたので、1台のレーダーしか作動させておらず、レーダーのレンジも切り替えて使用していなかった。</p> <p>B船は、本事故時、水深約70～80mの水域において、直径約9mm、長さ約300mの鋼製ワイヤーに直径約20mm、長さ約70mの化繊の綱をつなぎ、綱の入口を広げる約27mの張り竿を取り付けた長さ約30mの底引き網をえい網していた。</p> <p>(図1 参照)</p>  <p>図1 B船の漁具</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、須下崎北西方沖を南南東進中、船長Aが、前路に他船はないと思い、スマートフォンの動画を視聴しながら航行を続けたことから、B船に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。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近は、ふだん、他船を見掛けない時間帯であったことから、前路に他船はないものと考えられる。</p>

	<p>B船は、須下埼北西方沖をえい網しながら西北西進中、船長Bが、右舷船首方から接近してくるA船が操業中のB船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだんから操業中のB船を他船が避けていたことから、A船がいずれ同様に避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、須下埼北西方沖において、A船が南南東進中、B船がえい網しながら西北西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、スマートフォンの動画を視聴しながら航行を続け、また、船長Bが、右舷船首方から接近してくるA船が操業中のB船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、航行中は操船に専念し、日頃船舶を見掛けない水域でも進路上に他船がないと思わず、常時、レーダーを活用し、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、操業中であっても常時適切な見張りを行い、接近する他船があるときは、接近する他船が操業中の自船を避けてくれると思わず、余裕のある時機に注意喚起を行い、必要に応じて自船を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

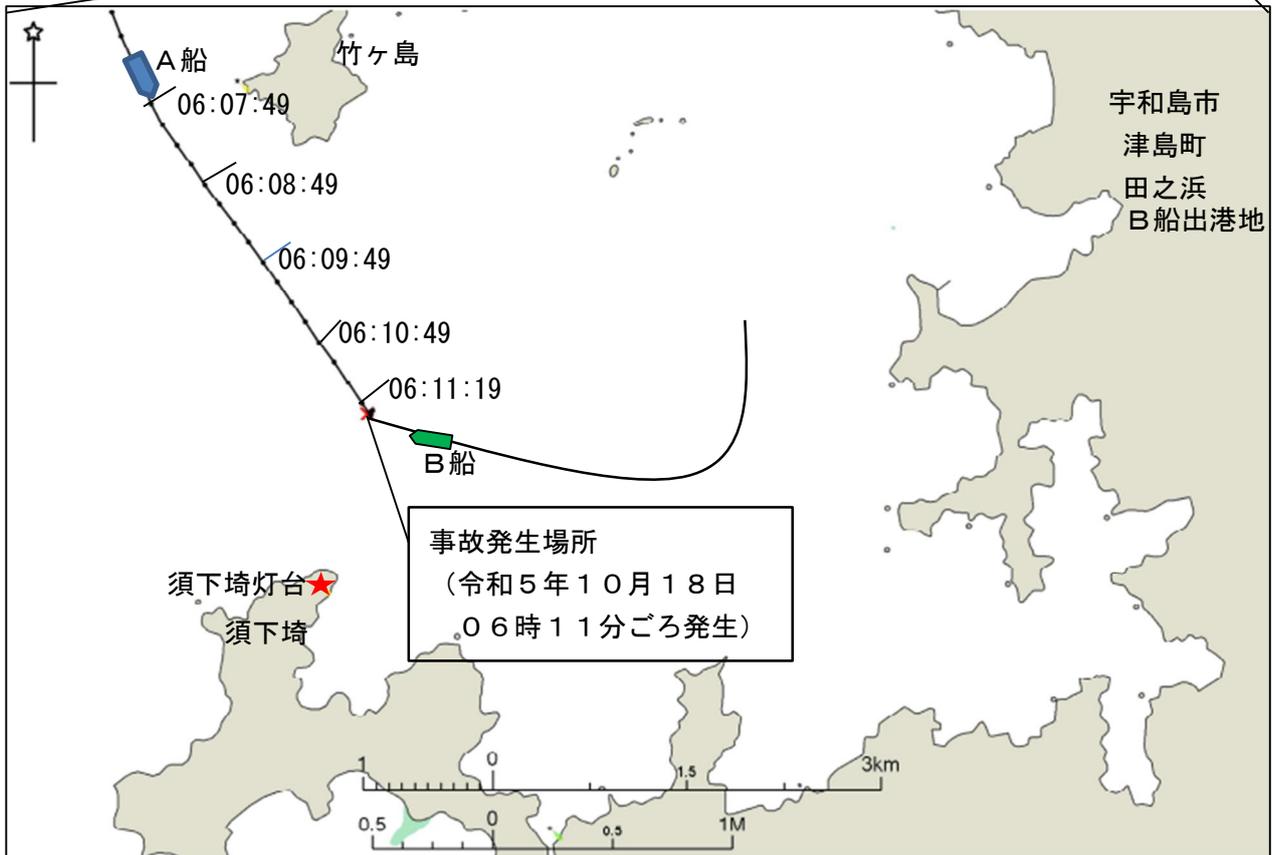


写真1 船長Aの操船姿勢

スマートフォン

操舵用リモコン
ダイヤル



写真2 A船



写真3 B船



付表1 A船のGPSプロッター記録(抜粋)
(プロットの間隔は15~16秒)

時刻 (時:分:秒)	船位※		推算値	
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路※ (°)	速力※ (kn)
06:07:18	33-06-23.8	132-23-59.3	154.5°	24.0
06:07:34	33-06-17.9	132-24-02.1	157.5°	24.7
06:07:49	33-06-12.6	132-24-05.5	150.9°	24.0
06:08:04	33-06-07.7	132-24-09.8	143.5°	24.0
06:08:19	33-06-02.7	132-24-14.1	143.5°	24.0
06:08:34	33-05-57.8	132-24-18.2	145.0°	24.0
06:08:49	33-05-52.8	132-24-22.5	145.2°	24.0
06:09:04	33-05-48.0	132-24-26.9	143.0°	24.0
06:09:19	33-05-43.1	132-24-31.1	143.5°	24.0
06:09:34	33-05-38.1	132-24-35.5	143.7°	24.0
06:09:49	33-05-33.1	132-24-39.7	144.7°	24.0
06:10:04	33-05-28.1	132-24-43.9	145.5°	24.0
06:10:19	33-05-23.0	132-24-48.0	144.7°	24.0
06:10:34	33-05-17.9	132-24-52.1	146.1°	24.0
06:10:49	33-05-13.0	132-24-56.6	142.4°	24.0
06:11:04	33-05-07.9	132-25-00.7	146.1°	24.0
06:11:19	33-05-02.8	132-25-04.9	145.5°	24.0
06:13:02	33-04-59.7	132-25-07.4	143.8°	

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び速力は、時刻及び船位から推算した値である。