

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4日 04時48分ごろ
発生場所	山口県下関市角島北西方沖 角島灯台から真方位317° 14.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 32.0′ 東経130° 38.0′）
事故の概要	漁船第三兼正丸 ^{けんしょう} は、船首を西南西方に向けて錨泊中、また、漁船第三十八大栄丸 ^{だいえい} は、南南東進中、両船が衝突した。 第三兼正丸は、右舷中央部外板に破口等を生じ、また、第三十八大栄丸は、球状船首に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年11月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第三兼正丸、19トン YG2-7817（漁船登録番号）、有限会社越ヶ浜水産 18.40m（Lr）×4.48m×1.72m、FRP ディーゼル機関、759kW、平成元年8月26日 第291-35608号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第三十八大栄丸、18トン YG2-7711（漁船登録番号）、株式会社大栄水産 19.48m（Lr）×4.23m×1.61m、FRP ディーゼル機関、759kW、平成5年7月14日 第290-48787号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 55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4年8月25日 免許証交付日 令和2年8月19日 （令和7年9月10日まで有効） B 船長B 62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63年5月26日 免許証交付日 令和4年11月14日 （令和10年5月25日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板に破口、機関室に浸水（全損） B 球状船首に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m 日出時刻：06時14分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、はえ縄漁の目的で、令和5年10月3日17時前ごろ山口県萩市萩漁港夕なぎ地区を出港し、角島北西方沖15M付近の漁場に向かった。</p> <p>A船は、日没後、法定灯火（前部マスト灯、両舷灯、船尾灯）を表示し、21時00分ごろ漁場に到着した。</p> <p>船長Aは、主機を中立運転として重さ約130～140kgの錨を左舷船首から投入し、錨に繫いだ直径約34mmの合成繊維製錨索を約200m伸出して船首部のたつに係止した。</p> <p>船長Aは、その後、A船の船首が西南西方を向いて走錨しないことを確認した後、主機を停止し、法定灯火を消灯して前部マストに白色全周灯、操舵室上部に停泊灯、後部マストに赤色回転灯を表示して錨泊を開始した。</p> <p>船長Aは、22時00分ごろ目視とレーダーで周囲に接近する他船がないことを確認し、日の出からのほえ縄漁に備えて操舵室中央後部の寝台で就寝した。</p> <p>船長Aは、翌4日04時20分ごろ起床した後、寝台に腰を掛け、GPSプロッター及び潮流計を見ながら、操業手順を考えていた。</p> <p>船長Aは、その後、エンジン音が聞こえたので、操舵室右舷側から甲板上に移動し、右舷方にB船のマスト灯と両舷灯を認めた。</p> <p>船長Aは、B船の動静を見ていたところ、マスト灯と緑灯のみが見えるようになったので、B船が針路を左に転じてA船の船尾方を通過すると思い、操舵室に戻って錨泊を続けた。</p> <p>船長Aは、再び右舷方を見たところ、B船の両舷灯が見えたので、注意喚起の目的で、停泊灯を点滅させた。</p> <p>船長Aは、B船が避航する様子なく、A船に向かって来るので、衝突の危険を感じ、主機を始動して少し前進させようとしたものの、04時48分ごろ衝撃を受けた。</p> <p>船長Aは、B船の船首部がA船の右舷中央部に突き刺さっているのを認めた後、集まって来た乗組員2人の負傷状況を確認し、乗組員から機関室に浸水している旨の報告を受けた。</p> <p>船長Aは、しばらくしてB船がA船から離れたので、A船の損傷状況を確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Aは、B船が接近して来たので、乗組員2人と共にB船に移乗し、現場海域で海上保安庁の救助を待った。</p>

船長Aは、来援した巡視船に移乗した後、海上保安官と共にA船の排水作業を行ったものの、浸水量が多かったため、排水作業を断念した。その後、巡視船によって下関市特牛港まで運ばれた。

A船の乗組員2人は、B船によって特牛港まで運ばれた。

A船は、7日になって船長Aの所属漁業協同組合が手配した船舶によって、一旦、山口県油谷湾にえい航された後、台船上に引き上げられ、萩漁港まで運ばれた。

B船は、船長Bほか2人が乗り組み、いか釣り漁の目的で、10月3日13時00分ごろ特牛港を出港し、角島北西方沖28M付近の漁場に向かった。

B船は、17時00分ごろ漁場に到着して日没からのいか釣り漁に備えて漂泊を開始した後、日没後、法定灯火（前部マスト灯、両舷灯、船尾灯）を表示して19時00分ごろいか釣り漁を開始した。

B船は、翌4日03時30分ごろいか釣り漁を終え、特牛港に向けて帰航を開始した。

船長Bは、単独で操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、針路を特牛港沖に向けて南南東進とし、約10ノットの対地速力で自動操舵によりB船を航行させた。

船長Bは、操舵室中央やや右舷寄りで立ったり、‘床面からの高さ約50～60cmの椅子’（以下「本件椅子」という。）に腰を掛けたりし、目視及びレーダーで見張りをを行いながら操船を続けた。

船長Bは、操舵室中央やや右舷寄りで立った姿勢で操船に当たっていたところ、船首方にA船の赤い灯火のみを認めた。

船長Bは、A船の他の灯火を認めなかったため、赤い灯火が左舷側の舷灯（左舷灯）であって、A船が東進中でB船の船首方を通過すると思い、本件椅子に腰を掛け、レーダー画面のみを見ながら同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、突然、衝撃を感じた。（写真1参照）

← 船首側

レーダー

船尾側 →



本件椅子

写真1 船長Bの操船姿勢（再現）

船長Bは、立ち上がって前方を見たところ、A船を認めてB船とA船とが衝突したことを知った。

船長Bは、直ちにB船の主機を後進としたものの、B船の船首部がA船の右舷中央部に突き刺さっていたので、B船はすぐにはA船から離れず、しばらくしてから離れた。

船長Bは、乗組員2人の負傷状況及びB船の損傷状況を確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

船長Bは、B船をA船に接近させてA船の乗組員3人をB船に移乗させた。

船長Bは、来援した巡視船に船長Aを移乗させた後、A船の乗組員2人を乗せてB船を操船して特牛港に入港した。

（付図1 事故発生経過概略図、写真3 A船、写真4 B船 参照）

その他の事項

船長Aは、本事故の約25年前から船長職をとっていた。

船長Aは、白色全周灯、停泊灯、赤色回転灯を表示していたので、B船がA船の存在に気付いていると思っていた。

船長Aは、早めに主機を始動して移動していれば良かったと本事故後に思った。

船長Aは、汽笛を備えていたので、汽笛を吹鳴していれば良かったと本事故後に思った。

船長Bは、本事故の約30年前から船長職をとっていた。

船長Bは、両眼の矯正視力が0.8であり、視力に問題はなかつ

た。

B船は、船長Bが本件椅子に腰を掛けたとき、操舵室前部棚上に設置された航海計器により前方が見えなかった。(写真2参照)

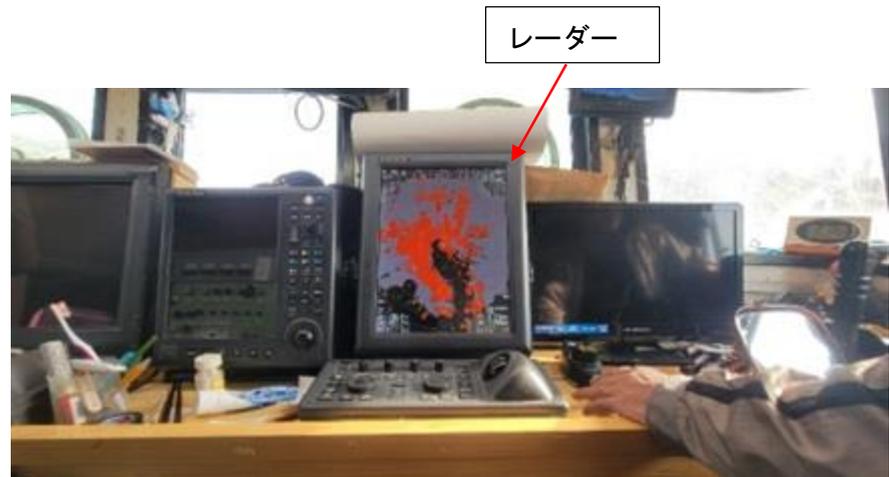


写真2 船長Bが本件椅子に腰を掛けたときの前方の見える方

船長Bは、本件椅子に腰を掛けたとき、レーダー画面のみで見張りを行っていた。

船長Bは、本事故の数日前からレーダー画面に他船の映像が正常に表示されないなどの不具合を生じていたので、電機業者に修理を依頼していた。

B船のレーダーは、本事故後、電機業者による調査で、レーダー内部の基盤が故障していることが判明した。

船長Bは、本事故後、A船の赤い灯火が左舷灯ではなく、回転灯であったことを知った。

船長Bは、A船の赤い灯火以外に他船の灯火を認めず、A船が東進中でB船の船首方を通過すると思ったので、しばらく前路に他船はいないと思っていた。

船長Bは、立った姿勢で目視により操船を続けていれば、A船が錨泊中であることに気付くことができたと思事故後に思った。

船長Bは、レーダー画面に他船の映像が全く表示されない状態ではなかったため、レーダーで見張りを行っていた。また、レーダーに不具合が生じていたので、A船が前路で錨泊中であることに気付かなかったのではないかと本事故後に思った。

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

船体・機関等の関与

A なし、B あり

気象・海象等の関与

A なし、B なし

判明した事項の解析

A船は、角島北西方沖において、船首を西南西方に向けて錨泊中、船長Aが、右舷方にB船の両舷灯を認めた後、B船が針路を左に転じ

	<p>てA船の船尾方を通過すると思ひ込み、錨泊を続けたことから、衝突を回避するための措置を採る時機を逸し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船のマスト灯と緑灯のみが見えるようになったことから、B船が針路を左に転じてA船の船尾方を通過すると思ひ込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、角島北西方沖を南南東進中、船長Bが、レーダーに不具合が生じていて他船の映像が正常に表示されない中、船首方にA船の赤い灯火を認めた後、同灯火以外に他船の灯火を認めず、A船が東進中でB船の船首方を通過すると思ひ、しばらく前路に他船はいないと思ひ込み、本件椅子に腰を掛けて操舵室前部棚上に設置された航海計器により前方が見えない状態でレーダー画面のみを見ながら航行を続けたことから、A船が前路で錨泊中であることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の赤い灯火を認めた際、A船の他の灯火を認めなかったことから、赤い灯火を左舷灯と思ひ込み、A船が東進中でB船の船首方を通過すると思つたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダー画面に他船の映像が全く表示されない状態ではなく、レーダーで見張りを行っていたものの、レーダー内部の基盤に故障を生じていたことから、レーダー画面上にA船の映像が正常に表示されず、A船が前路で錨泊中であることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、角島北西方沖において、A船が船首を西南西方に向けて錨泊中、B船が南南東進中、船長Aが、B船が針路を左に転じてA船の船尾方を通過すると思ひ込み、錨泊を続け、また、船長Bが、レーダーに不具合が生じていて他船の映像が正常に表示されない中、しばらく前路に他船はいないと思ひ込み、本件椅子に腰を掛けて操舵室前部棚上に設置された航海計器により前方が見えない状態でレーダー画面のみを見ながら航行を続けたため、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、錨泊中に接近する他船を認めた場合、自船から遠ざかるまで継続して動静を監視し、また、衝突のおそれがある場合には躊躇なく汽笛を吹鳴して注意喚起を行うとともに主機を使用するなどして早期に衝突を回避するための措置を採ること。 ・ 船長は、航行中、前方が見えない場所や不具合が生じているレーダーを使用して見張りを行うことなく、あらゆる手段を使って常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、航行中、他船の赤い灯火を認めた場合、安易に左舷灯と

	<p>思い込むことなく、舷灯なのか、又は、それ以外の灯火なのかを正しく識別し、また、動静を監視することによって他船との接近を回避すること。</p>
--	---

付図1 事故発生経過概略図

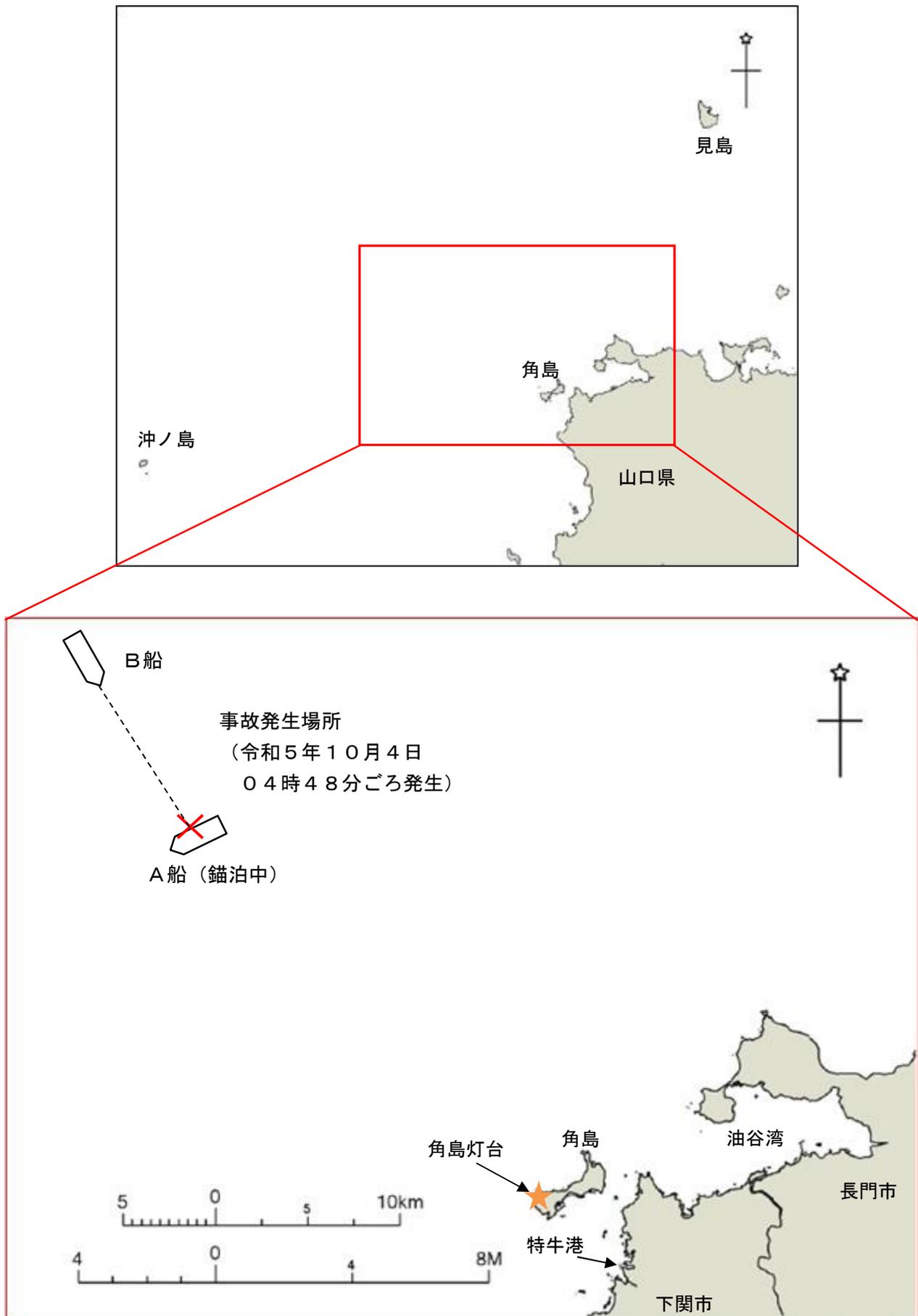


写真3 A船



写真4 B船

