

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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5年12月23日 05時10分ごろ |
| 発生場所 | 島根県出雲市日御碕北北西方沖 出雲日御碕灯台から真方位333°16.2海里（M）付近 （概位 北緯35°40.5′ 東経132°28.8′） |
| 事故の概要 | 漁船第二大生丸及び漁船福宝丸は、共に西北西進中、両船が衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年4月12日、主管調査官（広島事務所）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 漁船 第二大生丸、119トン 144295、田後漁業協同組合 B 漁船 福宝丸、95トン 134253、田後漁業協同組合 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、六級（航海）（履歴限定） 甲板員A、五級（航海）（履歴限定） B 船長B、五級（航海）（履歴限定） 機関員B、甲板部航海当直部員の資格認定有り |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部ガイドローラーに曲損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 西、風速 約3m/s、視程 約500m 海象：波高 約2m |
| 事故の経過 | A船は、船長A及び甲板員Aほか9人が乗り組み、甲板員Aが単独で船橋当直につき、6Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、法定灯火を表示して漁場に向けて約9～10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により西北西進していた。 甲板員Aは、忘れないうちに航海日誌の記入をしておこうと思い、操舵室後部の椅子に腰を掛け、船尾方を向いて同日誌の記入等を行いながら航行中、記入等を始めてから約30分後に船首部に衝撃を感じ、操縦席に移動して主機を中立運転とした。 甲板員Aは、船首方を見るとB船の船尾部が見え、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したことを知った。（図1参照） |

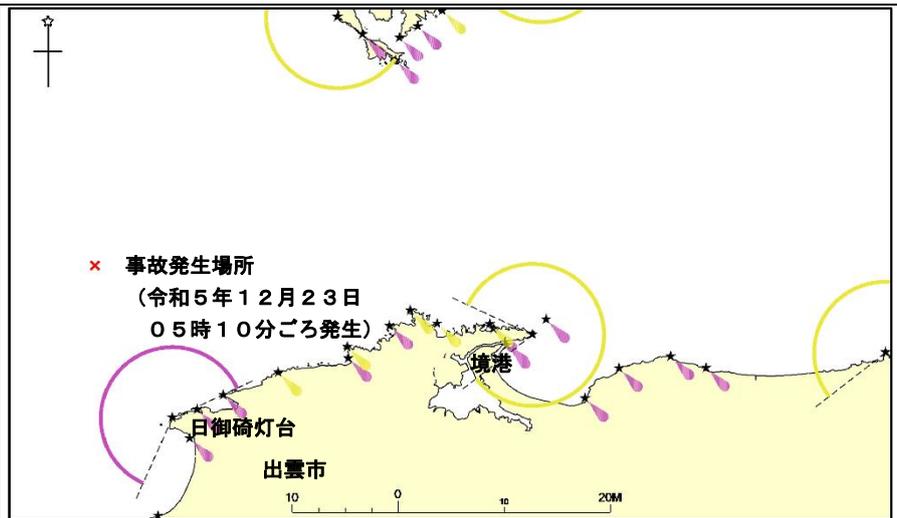


図1 事故発生場所概略図

船長Aは、操舵室後部の寝台で仮眠をとっていたところ、衝撃で目覚め、A船の損傷の有無等を確認した後、海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともに航行を続けていたB船に連絡を取った。

A船は、自力で航行して境港に向かった。

B船は、船長B及び機関員Bほか9人が乗り組み、機関員Bが操縦席に腰を掛けて操船に当たり、ノースアップでオフセンターの0.5Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、法定灯火を表示して漁場に向かって約8～9knの速力で、自動操舵により西北西進していた。

機関員Bは、目視により船首方の見張りを行いながら航行中、A船から本事故発生の連絡を受けた。

B船は、反転してA船の近くに寄せ、B船の損傷の有無等を確認した後、自力で航行して境港に向かった。

甲板員Aは、A船と同じ漁場に向かっていてB船が先航していることは知っていたが、B船がA船よりも約50分早く境港を出航していたので、漁場に着くまでにB船に追い付くことはないと思っていた。

甲板員Aは、西北西進中、目視で船首方を確認した際、B船を含む他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、操舵室後部の椅子に腰を掛けていて、衝突するまでの約30分間、周囲の見張りを行っていなかった。

機関員Bは、B船と同じ漁場に向かうA船が、いずれ境港を出航することは知っていたが、A船がB船に追い付いたとしても後続のA船がB船を避けて航行していくと思い、船首方の見張りに意識を向けていた。

機関員Bは、目視で船首方の見張りを行っていたので、船尾方から接近して来るA船にも、また、衝撃を感じなかったため、A船と衝突したことに気付かなかったと本事故後に思った。

| | |
|---------------------|---|
| | <p>機関員Bは、目視のみに頼らず、レーダーを活用して船尾方の見張りを行っていけば良かったと本事故後に思った。</p> |
| <p>分析</p> | <p>A船は、日御碕北北西方沖を西北西進中、単独で船橋当直中の甲板員Aが、操舵室後部の椅子に腰を掛けて後方を向き、航海日誌の記入等を行いながら航行し、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船首方を同じ漁場に向けて航行中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、船首方にA船と同じ漁場に向かっているB船がいることを知っていたが、B船がA船よりも約50分早く境港を出航していたことから、漁場に着くまでにB船に追い付くことはないと思っていたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、目視で船首方を確認した際、B船を含む他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、操舵室後部の椅子に腰を掛けていて、衝突するまでの約30分間、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、日御碕北北西方沖を西北西進中、機関員Bが、目視で船首方のみの見張りを行っていて船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関員Bは、B船と同じ漁場に向かうA船が、いずれ境港を出航することは知っていたが、A船がB船に追い付いたとしても後続のA船がB船を避けて航行していくと思っていたことから、船首方の見張りに意識を向けていて、船尾方の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、日御碕北北西方沖において、A船及びB船が共に西北西進中、単独で船橋当直中の甲板員Aが、操舵室後部の椅子に腰を掛けて後方を向き、航海日誌の記入等を行いながら航行し、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、船首方のB船に気付かず、また、機関員Bが、目視で船首方のみの見張りを行っていて船尾方の見張りを適切に行っていなかったため、船尾方から接近するA船に気付かず、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"> ・船橋当直者は、航行中、航海日誌の記入等を行うなど操船以外の作業を行うことなく、操船に専念し、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船橋当直者は、航行中、目視で船首方のみの見張りを行うのではなく、レーダーを活用して周囲の見張りを適切に行うこと。 |