

船舶事故調査報告書

令和6年2月28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7月26日 00時00分ごろ
発生場所	愛媛県今治市大島南東方沖 宮窪港東防波堤灯台から真方位128° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 08.5′ 東経133° 07.7′）
事故の概要	引船ほたか丸は、台船KKKU-01をえい航して南西進中、また、漁船北新2号丸は、西進中、KKKU-01と北新2号丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和5年8月8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 引船 ほたか丸、19トン 273-5898 広島、個人所有 B 台船 KKKU-01 総トン数不詳（全長65.00m） なし、海鳳海事有限会社 C 漁船 北新2号丸、4.7トン EH3-33188（漁船登録番号）、個人所有 第281-20052号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B なし C 軽傷 1人（船長C）
損傷	A なし B 左舷船尾部に擦過傷 C 船首端に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、法定灯火を表示し、船尾部両舷に光達距離約3Mの点滅灯を点灯したB船を約40mのえい航索で接続し、全長約100mとなった引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、今治市枝越港を出港して伯方瀬戸を通過し、愛媛県東予港に向けて南進していた。 船長Aは、単独で操船に当たり、約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、来島海峡に向かう推薦航路（以下「本件航路」という。）に沿って航行する船舶を避けて本件航路を横断するタイミングを計るため、本件航路中央の北方約2Mで約25° 右転して南南

西進し、本件航路中央の北方約400mで更に約25°右転して南西進した。

船長Aは、左転して南進し、本件航路を横断して東予港に向かった。

船長Aは、東予港入港後、海上保安部からの連絡で本事故の発生を知り、B船に擦過傷があることを確認した。

船長Aは、海上保安部から本事故の発生場所を聞き、右転して南西進をし始めた後にC船と衝突したのだらうと思った。

船長Aは、南西進中、本件航路に沿って航行する船舶に注意を向けていて、C船には気付いていなかった。

海上衝突予防法第24条によれば、他の動力船に引かれている物件は、舷灯1対と船尾灯を表示するか、やむを得ない事由により、これらの灯火を表示することができない場合は、照明その他その存在を示すために必要な措置を講ずることと定められている。

C船は、船長C及び甲板員1人が乗り組み、法定灯火を表示し、東予港を出港して伯方瀬戸南口付近にある愛媛県上島町津波島南方沖約3M付近で底引き網漁を行っていた。

船長Cは、西方に向けてえい網中、右舷方の伯方瀬戸方面の津波島付近から緑灯を見せて南進してくるA船の灯火を視認し、A船がC船の船尾方を航行すると思ってえい網を続けた。

船長Cは、えい網を終え、漁場移動のため西進を始め、約9knの速力で自動操舵とし、甲板員と共に船尾甲板で船尾方を向き、漁獲物の選別作業を始めた。

C船は、大島南東方沖を航行中、C船の船首とB船の左舷船尾部とが衝突し、船長Cは、衝撃で衝突したことを知った。

船長Cは、後方に転倒してローラに後頭部を打って出血したが、自力で航行して東予港に戻り、自ら消防署に赴き、救急車で病院に搬送された。

消防署は、本事故の発生を118番通報した。

船長Cは、船尾方を向いて漁獲物の選別作業に注意を向けていたが、衝突後に見えていたA船引船列の灯火の状況から、前方を向いて見張りを行っていれば、A船引船列に気付いていたと本事故後に思った。

(図1参照)

	 <p style="text-align: center;">図1 事故発生経過概略図</p>
<p>分析</p>	<p>A船引船列は、南西進中、船長Aが本件航路に沿って航行する船舶に注意を向けていたことから、C船の存在に気付かずに航行を続けてC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船船尾部両舷に光達距離約3Mの点滅灯のみを点灯していたことから、B船に法定灯火を表示していなかったものと考えられる。</p> <p>C船は、西進中、船長Cが漁獲物の選別作業に注意を向けていたことから、A船引船列が接近していることに気付かずに航行を続けてB船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が南西進中、C船が西進中、船長Aが、本件航路に沿って航行する船舶に注意を向けていたため、C船の存在に気付かずに航行を続け、また、船長Cが、漁獲物の選別作業に注意を向けていたため、A船引船列が接近していることに気付かずに航行を続け、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、航行中、特定の対象だけに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 引船列を構成する船長は、えい航物に法定灯火を表示すること。 ・ 船長は、付近に航行中の船舶を認めた場合、十分に離れるまで動

静を監視すること。

- ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。