

船舶事故調査報告書

令和6年5月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故種類 | 衝突（標識灯） |
| 発生日時 | 令和5年6月23日 11時30分ごろ |
| 発生場所 | 山口県萩市九島北東方沖 萩港灯台から真方位293° 1.1海里付近 (概位 北緯34° 26.9' 東経131° 23.7') |
| 事故の概要 | 漁船福成丸は、南東進中、標識灯に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年8月2日、主管調査官（門司事務所）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 | 漁船 福成丸、11トン YG2-7914（漁船登録番号）、個人所有 第291-38753号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊・特定 甲板員A、一級小型・特殊・特定（令和2年3月6日をもって失効中） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 船首部外板に破口を伴う擦過傷 標識灯 支柱の折損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の末期 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長、甲板員Aほか1人が乗り組み、甲板員Aが手動操舵により操船に当たり、船長が船尾甲板で網の修繕作業を、もう1人の甲板員が船首甲板で魚の選別を行いながら、市場へ向かう目的で、萩市越ヶ浜半島西方沖を航行していた。</p> <p>甲板員Aは、約8ノットの対地速力で、越ヶ浜半島と九島の間設置された可航域を示す標識灯4個の間の幅約70mの水路（以下「本件水路」という。）を通過しようと南東進を開始した。</p> <p>甲板員Aは、本件水路手前で左舷船首方に本件水路に向かって北西進する船舶を視認したので、ふだんより本件水路の右側を航行するつもりで、北西進する船舶に意識を向けて航行中、本船が本件水路の北西端の標識灯に接近していることに気付かず、本船の船首部が同標識灯に衝突した。</p> <p>（付図1 事故経過概要図 参照）</p> <p>船長は、操船を交代して本件水路を通過後に本船を停止させ、本船及び標識灯の損傷状況を確認した後、漁業協同組合に本事故発生の連絡を行い、連絡を受けた漁業協同組合は海上保安庁に通報を行った。</p> <p>本船は、自力航行で市場のある萩市萩漁港へ入港した。</p> <p>船長は、甲板員Aが、長年にわたり本件水路を操船した経験を有し</p> |

| | |
|-------|--|
| | ていたことから、操船を任せても安全に航行できると思っていた。 |
| 分析 | 本船は、南東進中、甲板員Aが、北西進する船舶に意識を向けて航行を続けたことから、標識灯に向かって航行していることに気付かず、標識灯に衝突したものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、本船が、南東進中、甲板員Aが、北西進する船舶に意識を向けて航行を続けたため、標識灯に向かって航行していることに気付かず、標識灯に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。 ・船長は、狭い水域を航行する際は自ら操船を行い、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 |

付図1 事故経過概要図

