

船舶事故調査報告書

令和7年6月11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 高 橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年9月16日 07時30分ごろ
発生場所	岡山県備前市曾島北方沖 日生港日生防波堤西灯台から真方位 205° 1,050m付近 (概位 北緯34° 43.0' 東経134° 15.9')
事故の概要	漁船栄徳丸は、西南西進中、また、漁船第二住吉丸は、船首を南方に向け操業しながら漂泊中、両船が衝突した。 第二住吉丸は、船長及び乗組員が負傷し、左舷船首部外板に欠損を伴う亀裂を生じ、また、栄徳丸は、船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年10月2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	A 漁船 栄徳丸、8.5トン O Y 2-600、個人所有 14.41m (Lr) × 3.48m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、502kW（動力漁船登録票による） 平成4年3月31日 B 漁船 第二住吉丸、0.8トン O Y 3-23053、個人所有 6.28m (Lr) × 1.79m × 0.69m、FRP ガソリン機関、60kW（動力漁船登録票による） 平成9年10月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 63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57年9月24日 免許証交付日 令和4年8月1日 (令和9年12月22日まで有効) B 船長B 72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 昭和51年6月4日 免許証交付日 令和6年6月6日 (令和11年10月5日まで有効)

	乗組員B 72歳
死傷者等	A なし B 重傷 2人（船長B及び乗組員B）
損傷	A 船底外板に擦過傷（写真1、写真2参照）  
	写真1 A船船首部船底の損傷状況 写真2 A船船体中央部の損傷状況
	B 左舷船首部外板に欠損を伴う亀裂（写真3参照） 
	写真3 B船左舷船首部外板の損傷状況
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aほか3人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、船長Aが複数所有するかき養殖施設間の資機材運搬の目的で、令和6年9月16日07時ごろクレーンを収納した状態で備前市東備港日生地区を出航し、07時10分ごろ同市鹿久居島西方沖のかき養殖施設（以下「かき養殖施設A」という。）に到着した。 (写真4 参照)

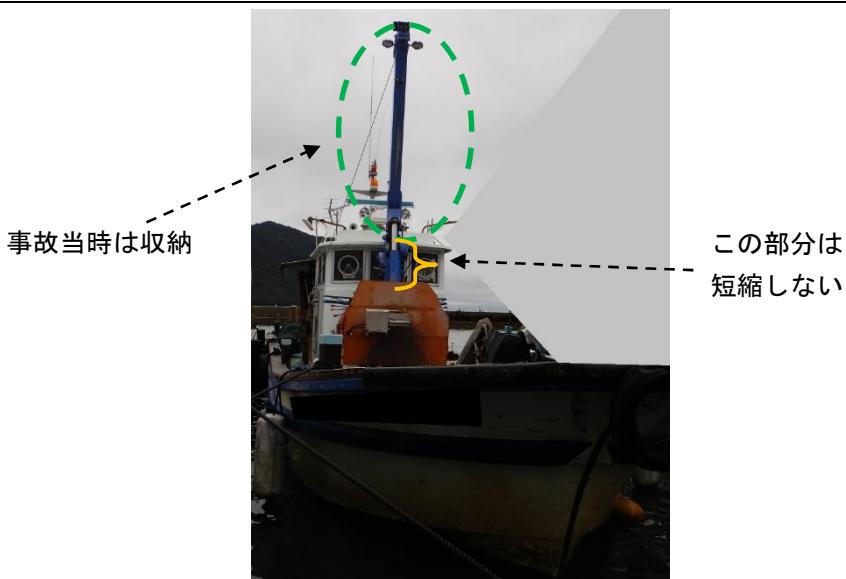


写真4 A船の外観とクレーン

船長Aは、かき養殖施設Aにおいて、他のかき養殖施設に運搬する養殖施設固定用の資機材の回収及びA船への積込作業を終えたので、次の目的地である曾島南西方沖に設置されているかき養殖施設へ向かうこととした。

船長Aは、A船の操舵室の前面に搭載されたかき養殖業で用いるクレーンが船首方の死角となることを認識していたので、かき養殖施設Aを出発する前に前路に航行の支障となる他船がないことを目視で確認し、07時26分ごろかき養殖施設Aを出発した。

船長Aは、レーダー及びGPSプロッターを起動させず、目視のみで見張りを行い、操舵室左舷側に立って、約12ノットの対地速力で手動操舵によりA船を西南西進させた。

(写真5、写真6 参照)



写真5 船長Aの操船姿勢



写真6 A船の操舵室内部と操船位置における前方の見通し状況

船長Aは、A船に搭載されたクレーンによる死角が生じた状況下、A船が同じ針路及び速力で航行中、07時45分ごろ、船体に衝撃を受けたので船首方を見たところ、船首を損傷したB船を認め、B船と衝突したことを知った。

船長Aは、A船を後進させてB船から離れたところ、船長BがB船の前部甲板上に座り込んでおり、乗組員Bが膨張式救命胴衣を着用してB船の右舷舷側に掴まつた状態で海面に浮いているのを認めた。

船長Aは、すぐにA船をB船に横着けし、自船の乗組員3名をB船に移乗させ、乗組員BをB船船上に引き揚げた。

船長Aは、船長Bが頭部から出血するなどし、乗組員Bが足の痛みを訴えるなどしていたので、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、救援を求めた。

船長Aから救援要請を受けた漁業協同組合担当者は、同組合に所属する漁船3隻を救援に向かわせるとともに、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

船長Aは、その後、119番通報し、救急車による負傷者2名の搬送を要請した上で、来援した僚船のうちの1隻に船長B及び乗組員Bを東備港日生地区まで移送するよう依頼した。

B船は、船長B及び乗組員Bが乗り組み、刺し網漁の目的で、05時30分ごろ備前市穂浪漁港を出航した。

船長Bは、06時40分ごろ備前市松ヶ鼻南東沖に到着し、前日に仕掛けた刺し網を引き揚げ、船首を南方に向けて、ふだんと同じように船外機を停止し、操舵装置前に設置した椅子に腰を掛け、また、乗組員BはB船前部甲板上に直接腰を下ろし、2人で刺し網にかかっていたかにを網から外す作業を開始した。

船長Bは、周囲の見張りを行いながら刺し網からかにを外す作業をしていたところ、B船に向かって東進するA船を左舷方700m付近に視認した。

船長Bは、ふだん、漂泊して操業を行う際、航行中の船舶がB船を避けてくれていたので、いずれA船がB船を避けていくと思い、手元に目線を戻し、刺し網からかにを外す作業を続けた。

	<p>船長Bは、A船のエンジン音が聞こえたので左舷方を見たところ、B船に接近するA船を至近に認め、立ち上がり手及び杖を振りながら大声で叫んだものの、B船の左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突により右舷方に傾斜し、船長Bが衝突による衝撃で転倒し、乗組員Bが落水した。</p> <p>船長B及び乗組員Bは、A船の僚船に移乗して東備港日生地区に入航した後、救急車で病院に搬送され、船長Bは、約1週間の入院加療を要する頭部打撲、左側頭部挫創等と、乗組員Bは約2か月以上の入院加療を要する左足関節三果骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、船長Aが操舵室左舷側で立っていた位置において、搭載されたクレーンの影響で、右舷船首方前方約5°から約30°までの範囲に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから操舵室右舷側に移動して右舷船首方の死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、かき養殖施設Aを出発する際に目視で進行方向の確認を行った際、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、かき養殖施設Aを出発後は右舷船首方の死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、約40年に及ぶ漁業及び操船の経験があり、本事故付近海域を航行した経験は豊富であった。</p> <p>船長Aは、出航時からレーダー及びGPSプロッターを起動していなかった。</p> <p>船長Aは、かき養殖施設に向かう際は、明るい時間帯の航行がほとんどであること及び航行距離が短いとの理由から、濃霧で視程不良の場合や夜間航行が伴う場合を除き、ふだんからレーダー等を起動せず、目視による見張りに頼っていた。</p> <p>船長Aは、かき養殖施設Aを出発する際に進行方向を目視で確認したもの、周囲の景色や太陽の海面反射の光にB船が紛れ、B船の存在に気付くことができなかった。</p> <p>A船の乗組員3人は、ふだんから、A船後部甲板に集合して座り、見張りの補助は行っておらず、本事故時もA船後部甲板に3人全員がいた。</p> <p>B船は、小型船舶安全規則に規定されている汽笛を備え付けることを要しない船舶であり、汽笛を装備していなかった。</p> <p>船長Bは、携帯式エアホーンなどの音響信号器具をB船船内に備えていなかった。</p> <p>船長Bは、約50年に及ぶ漁業及び操船の経験があり、本事故付近海域での操業経験は豊富であった。</p> <p>船長Bは、A船を至近に認めた際、船外機を始動してB船を移動さ</p>

	<p>せる余裕はなかった。</p> <p>船長B及び乗組員Bは、膨張式救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象等の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、曾島北方沖を西南西進中、船長Aが、A船の操舵室の前面に搭載されたクレーンによる死角で前路が視認し難い状況下、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、クレーンにより生じていた死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、かき養殖施設Aを出発する際、船首方に船舶を認めなかっことから、前路に航行の支障となる他船がいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、かき養殖施設Aの出発時に船首方を見た際、周囲の景色や太陽の海面反射の光に紛れていたことで、前路で漂泊中のB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、曾島北方沖で船首を南方に向けて操業しながら漂泊中、船長Bが、B船に接近するA船を認め、A船がB船を避航すると思い、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったことから、B船を移動させる時機を逸し、立って手を振りながら大声で叫んだものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、操業しながら漂泊する際、航行中の船舶がB船を避けてくれていたことから、A船がB船を避航すると思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備えていなかったことから、A船に対して有効な音響による信号を用いた注意喚起を行うことができなかっただものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、曾島北方沖において、A船が西南西進中、B船が船首を南方に向けて操業しながら漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い込み、A船の操舵室の前面に搭載されたクレーンにより生じていた死角を補う見張りを適切に行っていなかっため、B船に気付かず、また、船長Bが、A船がB船を避航すると思い、操業を行いながら漂泊を続け、継続的にA船に対する見張りを行っていなかっただため、B船を移動させる時機を逸し、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"> ・クレーンを装備する小型船舶の船長は、できるだけ船首方の視界を確保するようにクレーンのブームを格納等すること。

	<ul style="list-style-type: none">・船首方に大きな死角が生じる小型船舶の船長は、船首部への見張補助員の配置、レーダーの使用、適宜船首を左右に振る等の死角を補う措置を探ること。・船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。・漂泊する小型漁船の船長は、接近する他船を認めた場合、自船を避けてくれると思い込みず、継続的に他船の動静に注意を払い、余裕のある時機に注意喚起を行ったり、必要に応じて機関を始動して移動したりするなど衝突を避ける措置を探ること。・小型船舶の船長は、漂泊中に自船に接近する船舶に対して音響による注意喚起を行うための携帯式エアホーン等、有効な音響信号器具を備えること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

