

船舶事故調査報告書

令和7年8月20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4月11日 07時15分頃
発生場所	山口県宇部市南東方沖 宇部岬港沖防波堤東灯台から真方位122° 12.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 48.8′ 東経131° 28.0′）
事故の概要	貨物船第十八天神丸は西北西進中、また、漁船大漁丸はえい網しながら東南東進中、両船が衝突した。 大漁丸は、甲板員1人が死亡し、船長が重傷を負い、船首部の破損等を生じ、また、第十八天神丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年4月22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 貨物船 第十八天神丸、508トン 144672、昭和リース株式会社、田村石材株式会社（船舶借入人、A社） 64.73m（Lr）×13.20m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、令和5年12月 B 漁船 大漁丸、4.8トン YG3-57580（漁船登録番号）、個人所有 11.42m（Lr）×2.95m×1.01m、FRP ディーゼル機関、48kW、平成6年9月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年11月15日 免状交付年月日 令和2年11月6日 免状有効期間満了日 令和7年11月14日 機関長A 25歳 四級海技士（機関） 免許年月日 令和3年11月4日 免状交付年月日 令和3年11月4日 免状有効期間満了日 令和8年11月3日

	<p>B 船長B 59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2年6月7日 免許証交付日 令和2年8月25日 (令和7年8月24日まで有効)</p> <p>甲板員B 59歳 操縦免許 なし</p>
死傷者等	<p>A なし B 死亡 1人(甲板員B)、重傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 船首部に破損、主機及び電装品等に濡損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか5人が乗り組み、阪神港で建設残土約1,600tを積載して令和6年4月10日12時00分頃に関門港へ向けて出航し、17時00分頃に乗組員の交替のため姫路港に短時間入港した後、瀬戸内海を西航した。</p> <p>機関長Aは、11日05時15分頃に大分県姫島村の姫島東方10M付近において一等航海士から当直を引き継ぎ、周防灘の推薦航路に沿った真方位282°の針路、12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により航行した。</p> <p>機関長Aは、当直を引き継いだ後、10分ほど目視及びレーダーで周囲の状況を確認し、近づく他船や操業中の漁船を認めなかったため、舵輪後方に設置された椅子に腰を掛け、前屈みの姿勢でスマートフォンを操作し始めた。</p> <p>機関長Aは、その後、スマートフォンの操作を続けながら10～15分毎に目視及びレーダーで周囲の状況を確認し、自動操舵の針路を微調整した。</p> <p>機関長Aは、08時30分に次直員に当直を引き継ぎ、A船は、08時45分頃、関門港太刀浦地区の接岸時間調整の目的で、部埼灯台の南南東方約1.5Mに錨泊した。</p> <p>船長Aは、11時10分頃に錨泊中のA船内で海上保安庁から衝突事故の嫌疑船である旨の通知を受け、来訪した巡視艇に同乗し、A船の船首部に擦過傷と接触痕を認め、他船と衝突したことを認識した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、11日04時10分頃宇部港港町ふ頭を出航し、底引き網漁の目的で、宇部港の東南東方約12Mの漁場に向かった。</p> <p>B船は、06時00分頃から周防灘航路1号灯浮標の東方約2.5Mを起点として、周防灘航路の航路筋におおむね沿って東南東の針路で1回目の操業を開始した。</p>

船長Bは、3～4knの速力でえい網した後、06時30分頃から約2knに減速して揚網した。

船長Bは、2回目の操業を始めることとし、投網後06時45分頃から約4knの速力、東南東の針路で自動操舵によりえい網を開始した。

船長Bは、2回目の投網開始前に周囲を見渡した際、B船に接近する他船が見当たらなかったため、操舵室後方の作業台の左舷側で右舷方を向いて、甲板員Bは同作業台の右舷側で左舷方を向いて、1回目の漁獲物の選別作業を行った。(図1参照)

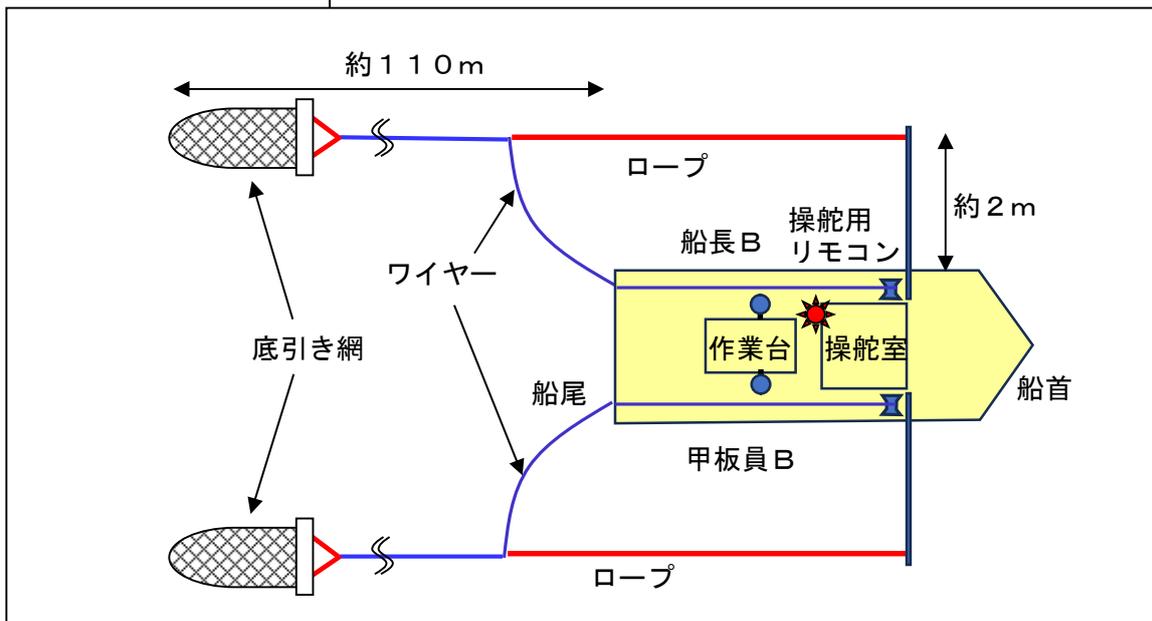


図1 B船の漁具の状況と乗組員の配置

船長Bは、2回目のえい網を始めてから約30分経った頃、衝撃を受け、B船が転覆して落水し、転覆したB船の船底に這い上がった。

船長Bは、船体が緑色の貨物船が西方に遠ざかって行くのを認め、他船と衝突したことを認識した。

船長Bは、甲板員Bを探したが見当たらず、近くを航行していた貨物船が見えたので手を振って救助を求めた。

漁船が転覆していることに気付いた同貨物船は、07時16分頃に国際VHFで海上保安庁に通報した。

船長Bは、08時00分頃に近くを航行していた作業船に救助され、来援した監視取締艇により宇部港に搬送された後、救急車で病院に搬送され、急性腎障害、横紋筋融解症及び左第7肋骨骨折と診断された。

甲板員Bは、09時00分頃に巡視艇の潜水士により転覆したB船の船内で発見され、同艇により宇部港に搬送された後、救急車で病院に搬送され、10時59分死亡が確認されて短時間の溺水による死亡

	<p>と検案された。</p> <p>B船は、同じ漁業協同組合所属の漁船にえい航され、宇部港に入港後、上架された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) A船の船橋当直に関する情報</p> <p>船長Aは、船橋当直を乗組員に割り当てる際、自身が予定航路上の難所で当直に就き、その他の海域で他の船員が船橋当直に就くように、航海毎に荷役作業の状況も考慮して船橋当直を割り当てており、阪神港から関門港に至る本事故当時の航程では、自身が来島海峡で当直に就くように割り当てていた。</p> <p>船長Aは、機関長Aが海技士(航海)免状を受有していないことを認識していたが、海技士(航海)免許を取得させようと考えていたので、機関長Aを船橋当直に割り当てていた。</p> <p>船長Aは、機関長Aが機関士として乗船した令和3年から海技士(航海)免状受有者の監督の下で船橋当直経験を2年ほど積ませた後、単独で船橋当直が可能と判断し、令和5年1月から単独での船橋当直に割り当てていた。</p> <p>船長Aは、機関長Aを単独で船橋当直に就かせていることをA社に報告していなかった。</p> <p>A社は、船長Aが、機関長Aを単独で船橋当直に就かせていることは認識していなかったが、機関長Aに有資格者の下で船橋当直を行わせていることは認識していた。</p> <p>(2) B船のレーダー使用に関する情報</p> <p>船長Bは、ふだん漁場までの移動中はレーダーを使用しており、視界が悪くない場合、漁場に到着後、レーダーを停止していた。本事故当日は視界が良好であったので、作業中にレーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん投網を開始する前に周囲を見渡し、B船に接近しそうな他船を認めた場合、えい網中であっても数分毎に目視による周囲の確認を行うようにしていたが、本事故当時、他船が見当たらなかったため、漁獲物の選別作業に意識を向け、周囲の見張りを行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、西北西進中、機関長Aが、周囲の見張りを継続的に行っていなかったことから、船首方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>機関長Aは、当直を引き継いだ後、10分ほど目視及びレーダーにより周囲を確認し、接近する他船や作業中の漁船を認めなかったことから、舵輪後方に設置された椅子に腰を掛け、前屈みの姿勢でスマートフォンを操作し始めたものと考えられる。</p> <p>機関長Aは、10～15分毎に目視及びレーダーで周囲の状況を確認していたが、スマートフォンの操作に意識が向いていたことから、B船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、機関長Aが海技士（航海）免状を受有していないことを認識していたが、海技士（航海）免許を取得させようと考えていたことから、海技士（航海）免状受有者の監督の下で船橋当直経験を積ませた後、単独で船橋当直しても問題ないと判断し、機関長Aを本事故の約1年3か月前から単独で船橋当直に割り当てていたものと考えられる。</p> <p>機関長Aは、船橋当直を行ってはいなかった。</p> <p>A社及び船長Aは、機関長Aに船橋当直を行わせてはならないことを認識していなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、底引き網をえい網しながら東南東進中、船長Bが、2回目の投網開始前に周囲を目視で見渡し、接近する他船が見当たらなかったため、自動操舵のまま周囲の見張りを行わず、操舵室後方の作業台で漁獲物の選別に専念していたことから、船首方から接近するA船の存在に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、周防灘において、A船が西北西進中、B船が底引き網をえい網しながら東南東進中、機関長Aが、スマートフォンの操作に意識を向けて周囲の見張りを継続的に行っていなかったため、また、船長Bが、漁獲物の選別作業に専念し周囲の見張りを行っていなかったため、互いに接近する相手船の存在に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故を受けて、航海中、航海情報を取得する以外の目的で船橋でスマートフォンを使用することを禁止するとともに、社内関係者において、船橋当直の資格を有する者に船橋当直を割り当てることを徹底した。</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、見張りに専念し、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 漁船の船長は、近づく他船が見当たらない場合であっても、作業中も周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船舶所有者等及び船長は、船橋当直の資格を有する者に船橋当直を行わせること。

付図1 事故発生経過概略図

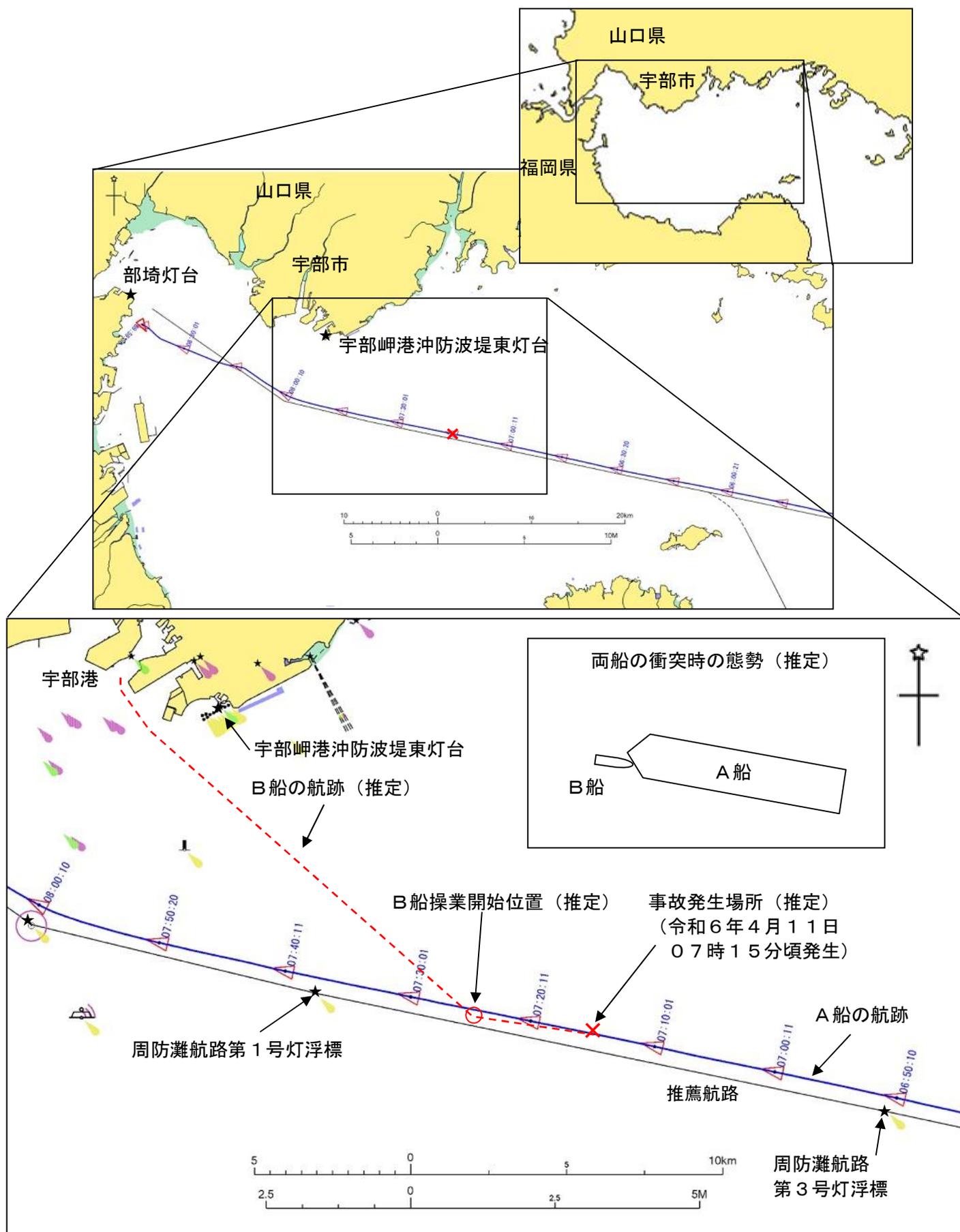
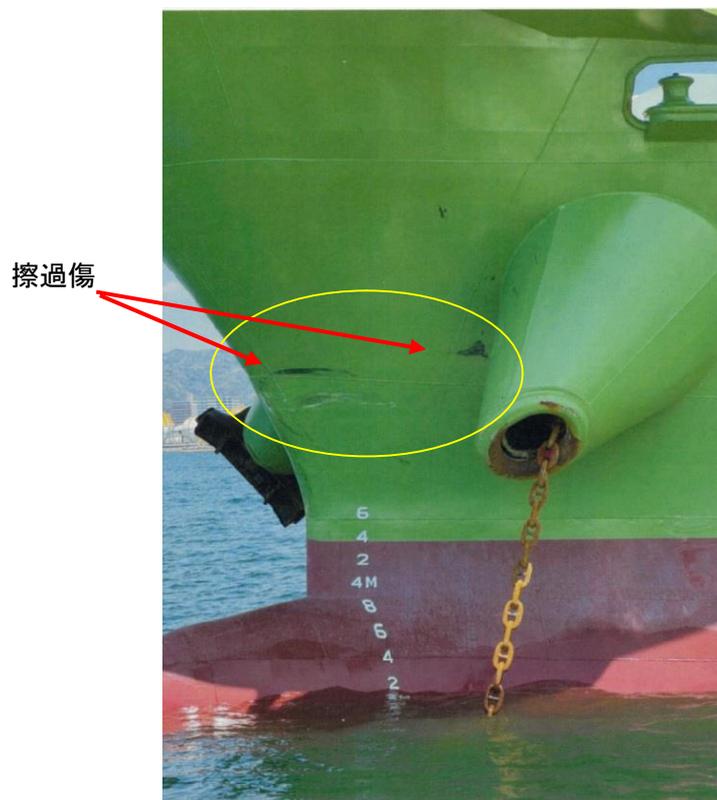
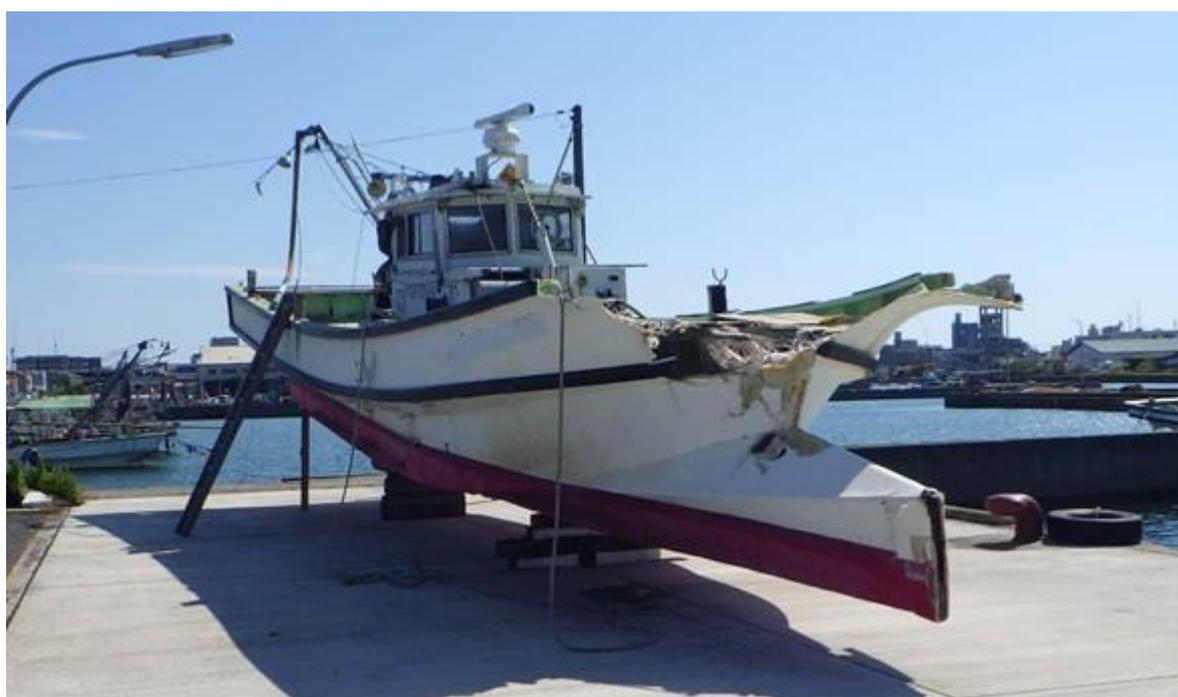


写真1 A船



(A社提供)

写真2 B船



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

受信日時 (時:分:秒)	対地速度 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
05:00:01	13.0	33-43-38.25	131-57-23.50	279.5	281
05:10:00	12.8	33-44-04.07	131-54-53.56	282.5	283
05:20:01	12.7	33-44-32.12	131-52-24.07	282.2	283
05:30:01	12.8	33-45-02.24	131-49-55.92	284.0	284
05:40:00	12.4	33-45-30.74	131-47-30.13	281.4	280
05:50:00	12.6	33-45-56.73	131-45-02.83	282.4	282
06:00:00	12.9	33-46-22.09	131-42-32.59	282.4	283
06:10:00	12.9	33-46-47.50	131-40-00.03	280.1	281
06:20:01	13.0	33-47-11.88	131-37-27.47	280.6	282
06:30:00	13.1	33-47-37.76	131-34-54.60	282.9	284
06:40:01	13.1	33-48-07.16	131-32-20.18	282.6	283
06:50:00	13.0	33-48-35.18	131-29-47.62	281.8	283
07:00:00	12.8	33-49-02.43	131-27-15.99	282.3	282
07:10:01	12.9	33-49-29.27	131-24-43.83	282.1	284
07:20:11	12.9	33-49-55.94	131-22-09.62	280.9	282
07:30:01	13.0	33-50-21.12	131-19-40.19	280.4	283
07:40:00	13.0	33-50-47.55	131-17-07.22	281.4	281
07:50:00	13.3	33-51-16.54	131-14-32.86	283.0	282
08:00:00	13.2	33-51-55.82	131-12-00.45	297.5	298
08:10:00	13.2	33-53-06.95	131-09-44.76	305.9	306
08:20:00	12.9	33-53-49.61	131-07-19.93	286.6	285
08:29:51	12.7	33-54-37.31	131-04-57.61	290.2	290

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から約56m、船尾から約14m、左舷から約3m、右舷から約9mであった。また、対地針路は真方位である。