

船舶事故調査報告書

令和7年3月26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6年9月2日 06時30分ごろ
発生場所	京都府京丹後市経ヶ岬 ^{きょうが} 北方沖 経ヶ岬灯台から真方位013° 8.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 54.6′ 東経135° 15.6′）
事故の概要	油タンカー第五大洲丸は、北東進中、また、漁船愛新丸 ^{あいしん} は、船首を北東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年9月13日、主管調査官（神戸事務所）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 油タンカー 第五大洲丸、749トン 140671、平汽船株式会社（A社） B 漁船 愛新丸、17トン KT2-928（漁船登録番号）、フルアヘッド株式会社 第251-17133号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、四級（航海）（履歴限定） B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船側外板に擦過傷 B 左舷船首部、中央部及び船尾角部の外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.6m、潮流 北東流約0.6ノット（kn） 日出時刻：05時31分ごろ
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、ガソリン約960kl及び軽油約900klを積載し、航海士Aが1人で船橋当直に当たり、レーダー2台をそれぞれ作動させ、新潟県佐渡市 ^{さど} 両津港に向けて経ヶ岬北方沖を約12～13knの対地速力で自動操舵により東北東進していた。 航海士Aは、経ヶ岬北方沖の変針点に向かって東北東進中、レーダー及び目視により付近で操業している小型漁船を数隻認め、4Mレンジとしていたレーダーの外周近くに映っていたB船のAIS表示を捕捉した。 航海士Aは、B船の他に航行に支障となる他船を認めなかったもので、経ヶ岬北方沖の変針点で左転して北東進とし、B船との距離がまだあると思い、操舵室左舷後方の海図台で「航海日誌及び当直引継書」（以下「日誌等」という。）の記入作業を始めた。

	航海士 A は、記入作業を終えて振り返り船首方を見たとき、右舷船首至近に B 船を認めて直ちに左舵を取ったが、A 船の右舷船首部と B 船の左舷船首部とが衝突した。 船長 A は、自室で当直交替の準備中、異常な船体振動を感じて昇橋し、B 船を右舷方至近に認めて主機を中立とし、全乗組員に配置につくよう指示して状況確認のために A 船を反転させて B 船に近づけた。 船長 A は、B 船が漁獲物及び漁具を揚収して航行を始めたので、B 船の乗組員と連絡を取ることができず、A 社及び運航会社に本事故の発生を連絡するとともに、海上保安庁に通報した。 A 船は、京都府舞鶴市舞鶴港に入航した。 船長 A は、出航時、レーダー 2 台とも他船との接近時に警報が鳴るよう設定していたが、関門海峡を通過する際に設定を解除した後、再設定していなかった。 レーダーの解除前の接近警報の設定は、CPA（最接近距離）：0.5 M 以内、TCPA（CPA に至る時間）：3 分以内であった。 航海士 A は、B 船との距離がまだあると思って始めた日誌等の記入作業に時間が掛かって B 船への接近に気付くのが遅れたので、周囲の状況から目を離さずに継続して見張りをしていれば良かったと本事故後に思った。 B 船は、船長 B ほか 5 人が乗り組み、レーダー及び GPS プロッターを作動させ、漁ろうに従事中の船舶であることを示す黒色の鼓形形象物を表示し、経ヶ岬北方沖の漁場で、かけまわし漁法による沖合底びき網漁を操業し、北東進してえい網していた。 船長 B は、えい網中、僚船 2 隻の北方を B 船付近に向かって東北東進する A 船の映像をレーダー画面で認めていたが、AIS を搭載した B 船を A 船が確認できていると思い、B 船の船首を北東方に向け、衝突の約 5 分前に機関を中立として漂泊し、揚網を始めた。 船長 B は、揚網作業を始めた後、本事故当日が漁期に入って最初の操業であったので、操舵室右舷側の窓から顔を出して乗組員が作業を安全に行っているかどうか監督していた。 船長 B は、乗組員がウインチで吊り上げた網からたもで漁獲物を取り込んでいたところ、船首部でウインチを操作していた乗組員が A 船に気付いて大声を上げたので、船尾方至近の A 船に気付いたがどうすることもできず、B 船の左舷船首部と A 船の右舷船首部とが衝突した。 船長 B は、船舶電話で 118 番通報を行い、漁獲物及び漁具を揚収した後、沈没する可能性を考慮してすぐに帰航を始めた。 B 船は、京丹後市間人漁港に戻った。 （付図 1 航行経路図 参照）
分析	A 船は、北東進中、航海士 A が、海図台に向かって日誌等の記入作

	業を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊して揚網していたＢ船に気付くのが遅れ、Ｂ船を右舷船首至近に認めて直ちに左舵を取ったが、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 航海士Ａは、Ｂ船との距離がまだあると思ったことから、海図台に向かって日誌等の記入作業を行っていたものと考えられる。 Ａ船は、レーダーでＢ船と思われる船舶の映像を捕捉していたことから、接近警報が設定されていれば、衝突の最長３分前に接近警報が作動し、航海士ＡがＢ船との接近に気付いた可能性があると考えられる。 Ｂ船は、船首を北東方に向けて揚網しながら漂泊中、船長Ｂが、ＡＩＳを搭載したＢ船をＡ船が確認できていると思い、乗組員が作業を安全に行っているかどうか監督することに意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、Ａ船が接近していることに気付くのが遅れ、Ａ船と衝突したものと考えられる。 船長Ｂは、本事故当日が漁期に入って最初の操業であったことから、乗組員が作業を安全に行っているかどうか監督することに意識を向けていたものと考えられる。
原因	本事故は、経ヶ岬北方沖において、Ａ船が北東進中、Ｂ船が船首を北東方に向けて揚網しながら漂泊中、航海士Ａが、日誌等の記入作業を行い周囲の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長Ｂが、乗組員の作業の監督に意識を向けて周囲の見張りを適切に行っていなかったため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	Ａ社及び運航会社は、本事故後、安全会議を開催して乗組員に対して見張りの重要性や作業手順の遵守など事故防止について再認識を図り、現行のマニュアルを遵守して航海日誌の記載等を当直終了後に行うよう徹底したほか、再発防止策として次の措置を講じた。 ・当直引継書の書式を見直し、他の記録と重複する箇所の削除、記入作業方法の簡素化などを行った。 ・レーダーの接近警報の設定・解除の状態が一目で見て分かるよう、レーダーのきょう筐体にプラカードで「設定中」「解除中」の表示を行うこととした。 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、漁ろうに従事中であっても、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 航行経路図

