

船舶事故調査報告書

平成30年10月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

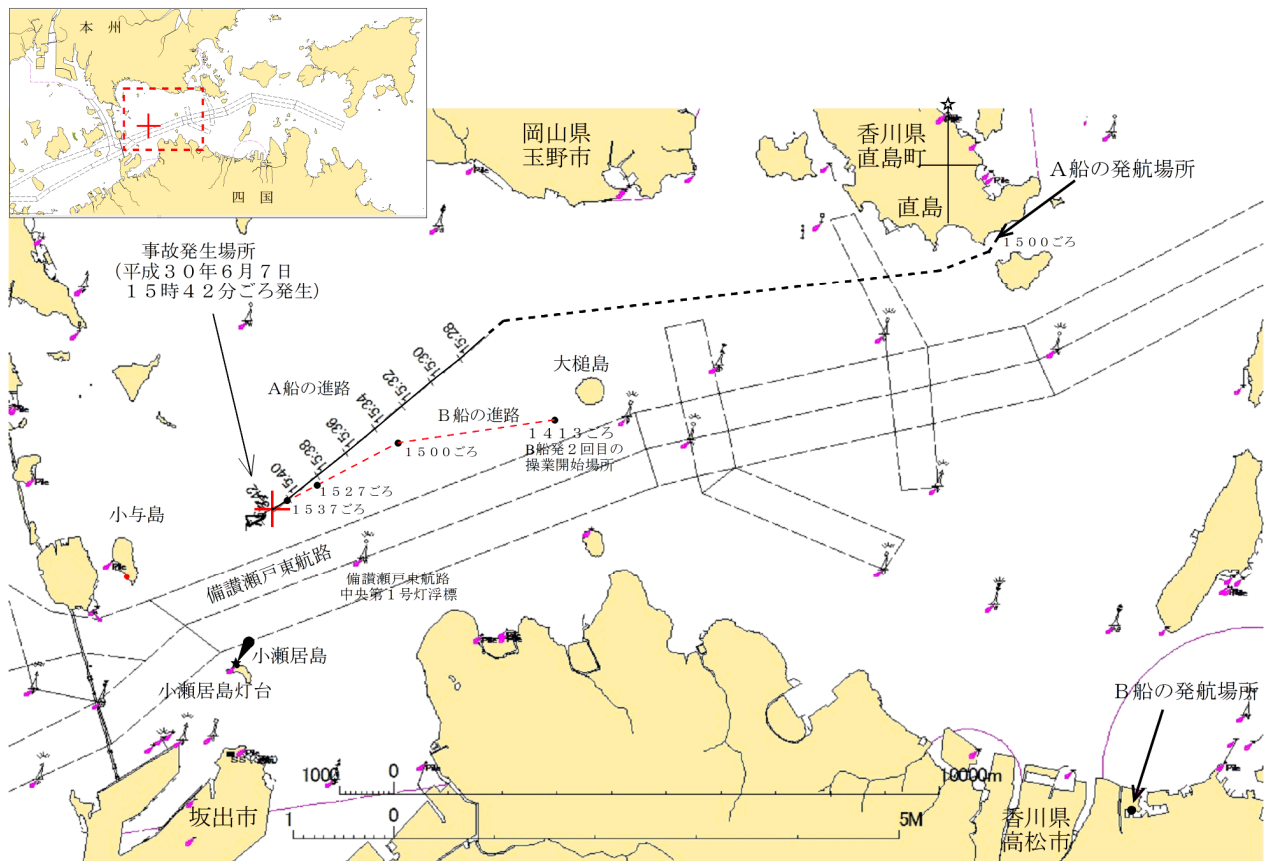
| | |
|---|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成30年6月7日 15時42分ごろ |
| 発生場所 | 香川県坂出市小瀬居島北東方沖 小瀬居島灯台から真方位011° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 23.9′ 東経133° 51.5′） |
| 事故の概要 | 漁船第八しんこう丸は、南西進中、また、漁船八幡丸は、えい網しながら西南西進中、両船が衝突した。 第八しんこう丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、八幡丸は、右舷舷縁の破損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年6月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地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 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 漁船 第八しんこう丸、199トン 131439、有限会社戸田水産 46.84m×7.80m×3.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年3月25日 B 漁船 八幡丸、4.9トン KA3-17055（漁船登録番号）、個人所有 11.73m（Lr）×3.41m×0.88m、FRP ディーゼル機関、48kW、昭和47年12月20日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年3月31日 免状交付年月日 平成25年10月23日 免状有効期間満了日 平成30年10月22日 B 船長B 男性 72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50年11月15日 免許証交付日 平成27年8月3日 （平成33年1月24日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし B なし |

| | |
|--------------|--|
| <p>損傷</p> | <p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷舷縁に破損、右舷外板及び操舵室屋根に擦過傷</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 微弱な西流</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、香川県直島町直島南方沖に所在する生け簀で活魚の揚げ荷役を終えた後、平成30年6月7日15時00分ごろ高知県宿毛市に所在する生け簀に向けて出航した。</p> <p>A 船は、船長Aが単独の船橋当直につき、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、舵輪の前に立ち、直島西方沖を大槌島北方沖に向けて約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により約263°(真方位、以下同じ。)の針路として航行した。</p> <p>A 船は、大槌島北西方沖で左転した後、坂出市小与島南東方沖で備讃瀬戸東航路に入航する予定で約230°とした。</p> <p>船長Aは、15時37分ごろ、小瀬居島北東方沖で、周囲に航行の支障となる船が見当たらなかったため、備讃瀬戸東航路に入るまでは危険な船はいないと思い、船橋当直を続けた。</p> <p>A 船は、船長Aが、舵輪の前で船橋当直を続けていたところ、15時42分ごろ、左舷船首部舷側越しにB船のマストが見えたものの、どうすることもできず、その左舷船首部外板とB船の右舷外板とが衝突した。</p> <p>A 船は、船長が、慌てて手動操舵に切り替え右舵一杯として主機を中立運転とし、A船を反転させてB船の右舷側に横付けして漂流を始め、B船乗組員の負傷の有無等を確認した後、宿毛市に所在する生け簀に向かった。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、底引き網漁を行う目的で、6月7日11時00分ごろ大槌島南西方沖の漁場に向けて香川県高松市高松漁港を出航した。</p> <p>船長Bは、12時00分ごろ漁場に到着してGPSプロッターを作動させ、1回目の操業を行い、14時13分ごろ2回目の投網の後、西南西方に向けて約2時間の予定でえい網を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側で舵輪後方の板敷に腰を掛け、15時00分ごろ針路を小与島南方沖に向けて左に転針し、約2knの速力で手動操舵により西南西進した。</p> <p>船長Bは、15時27分ごろ小瀬居島北東方沖で、左舷船首方に操業中の漁船3隻を認めた後、えい網を続けていたところ、15時42分ごろ衝撃を感じ、A船がB船の右舷舷縁を擦りながら通り過ぎるのに気づき、A船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、後部甲板に向かい、急いで揚網を開始し、船首方でA船が停止したのを認めるとともに、揚網を終えて主機を中立とした後、</p> |

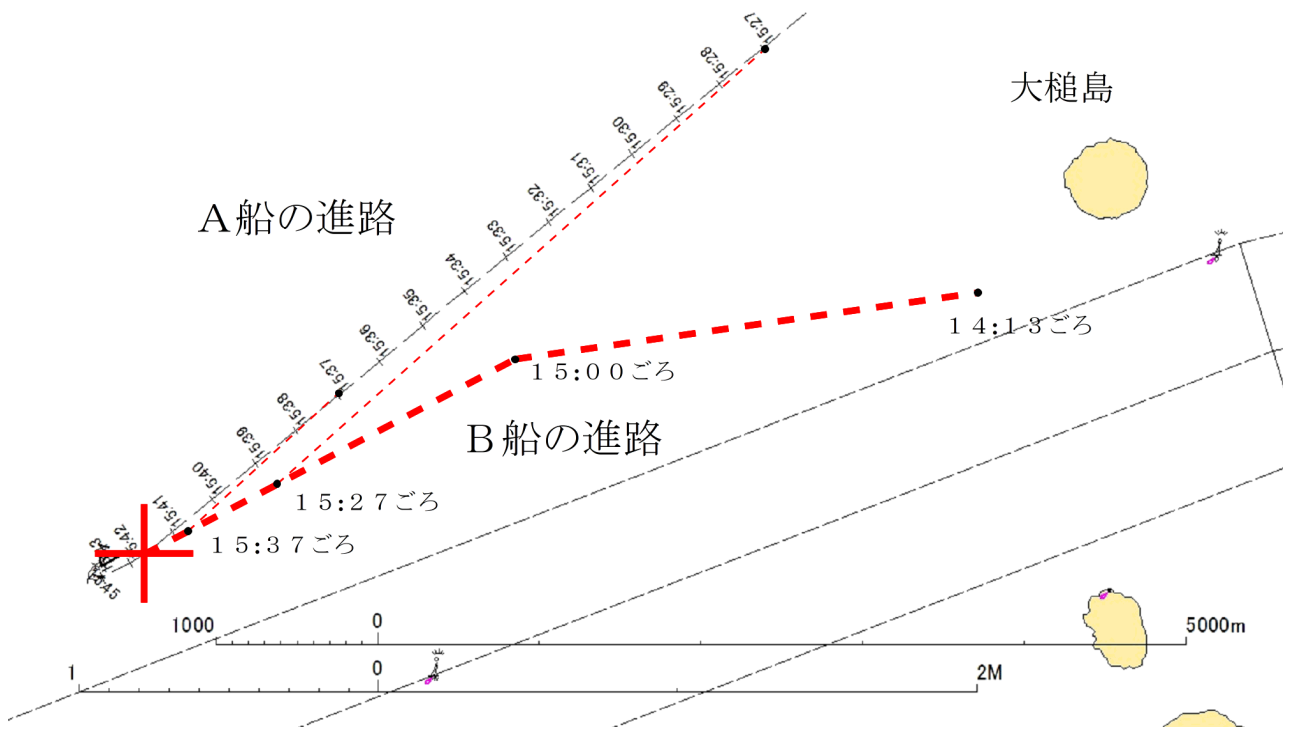
| | |
|--|--|
| | <p>16時00分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>船長Bは、B船の右舷側に横付けしたA船の乗組員に負傷の有無及び損傷状況を伝え、自力での航行と操業の継続に支障がないことを確認して操業を再開し、8日朝操業を終えて11時00分ごろ高松漁港に帰った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、前部甲板に活魚倉8個を備え、2層からなる船橋甲板室を船尾部に設け、同甲板室上層に船橋があり、船橋からの見通しは良好であった。</p> <p>船長Aは、直島と小与島との間を幾度も航行した経験を有しており、これまで操業する漁船を時折見掛けるものの、本事故当時、周囲に航行の支障となる船が見当たらなかった。</p> <p>船長Aは、主に四国西岸に所在する生け簀から瀬戸内海各地の生け簀に向かうA船の運航が頻繁であり、本事故当時、活魚の積み卸し作業と運航を繰り返し、疲労を感じて気が緩み、前路の見張りがおろそかになったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、本事故当時、操業中を示す黒色の鼓形形象物を表示していた。</p> <p>B船は、後部甲板に備えたネットローラから長さ約70mの2本のワイヤに接続した長さ約25mの又綱に張り棒、重り及び袋網を取り付け、船尾端から長さ約120mとなる底引き網をえい網していた。</p> <p>船長Bは、長年、瀬戸内海東部を漁場として操業を行い、昭和44年ごろ船長として乗り組み、昭和47年ごろからB船に1人で乗り組んでいた。</p> <p>船長Bは、以前に経験した他船との衝突事故の記憶が薄れ、前回の事故以降、危ない思いをしていなかったため、船尾方から来る船がえい網中の自船を避けると思い、船尾方の見張りを行っておらず、時折船尾方にも注意を払っておくべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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、小瀬居島北東方沖を南西進中、船長Aが、航路に入るまで他に航行の支障となる船はいないと思い、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷船首方をえい網しながら同航するB船に気付かずに航行を続け、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、活魚の積み卸し作業で疲労を感じて気が緩み、また周囲に支障となる船が見当たらなかったため、航路に入るまでは危険な船</p> |

| | |
|-------|--|
| | <p>はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、小瀬居島北東方沖をえい網しながら西南西進中、船長Bが、ふだん、船尾方から来る船がえい網中の自船を避けると思い、船尾方の見張りを行っていなかったことから、右舷船尾方から接近するA船に気付かず航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前回の事故以降、危ない思いをしていなかったため、船尾方から来る船がえい網中の自船を避けるといったものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、小瀬居島北東方沖において、A船が南西進中、B船が西南西進中、船長Aが、前路の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、船尾方の見張りを行っていなかったため、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"> ・ 船橋当直に当たる者は、予断を持たず、常に適切な見張りを行うこと。 ・ えい網中の漁船は、自船が低速力で航行中であることを考慮し、船尾方に対する見張りも適切に行うこと。 |

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



付表1 A船のAIS記録（抜粋）

| 時刻 (時:分:秒) | 船位 | | 対地針路 (°) | 対地速力 (kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|-------------|--------------|
| | 北緯 (° -' -") | 東経 (° -' -") | | |
| 15:26:10 | 34-25-42.0 | 133-54-08.8 | 232 | 11.0 |
| 15:27:11 | 34-25-35.0 | 133-53-58.2 | 232 | 11.0 |
| 15:28:12 | 34-25-28.0 | 133-53-47.6 | 231 | 11.0 |
| 15:29:11 | 34-25-21.1 | 133-53-37.4 | 232 | 11.1 |
| 15:30:13 | 34-25-13.9 | 133-53-26.6 | 230 | 11.0 |
| 15:31:11 | 34-25-07.2 | 133-53-16.5 | 231 | 11.0 |
| 15:32:10 | 34-25-00.4 | 133-53-06.5 | 230 | 10.9 |
| 15:33:12 | 34-24-53.4 | 133-52-56.1 | 230 | 10.9 |
| 15:34:10 | 34-24-46.6 | 133-52-46.1 | 230 | 10.9 |
| 15:35:10 | 34-24-39.7 | 133-52-35.9 | 230 | 10.9 |
| 15:36:12 | 34-24-32.5 | 133-52-25.5 | 229 | 10.8 |
| 15:37:11 | 34-24-25.7 | 133-52-15.6 | 231 | 10.9 |
| 15:38:13 | 34-24-18.7 | 133-52-05.2 | 230 | 10.8 |
| 15:39:11 | 34-24-12.1 | 133-51-55.5 | 231 | 10.6 |
| 15:40:13 | 34-24-04.9 | 133-51-45.0 | 230 | 10.7 |
| 15:41:11 | 34-23-58.4 | 133-51-35.3 | 231 | 10.6 |
| 15:41:42 | 34-23-54.9 | 133-51-30.2 | 231 | 10.5 |
| 15:42:12 | 34-23-52.2 | 133-51-25.0 | 242 | 9.1 |

| | | | | |
|----------|------------|-------------|-----|-----|
| 15:42:41 | 34-23-50.4 | 133-51-20.9 | 243 | 7.0 |
| 15:43:10 | 34-23-49.4 | 133-51-18.4 | 244 | 2.3 |
| 15:44:11 | 34-23-49.1 | 133-51-15.0 | 320 | 3.0 |

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。