

船舶事故調査報告書

平成22年11月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 山 本 哲 也
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	漁網損傷
発生日時	平成22年4月30日 18時05分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北区 大阪府泉大津市 泉北大津南防波堤灯台から真方位323° 4.0海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 35.0′ 東経135° 20.0′)
事故調査の経過	平成22年7月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 旅客船 フェリーせつつ、15,188トン 132447、阪九フェリー株式会社 179.14m×27.00m×15.15m、鋼 ディーゼル機関、23,830kW、平成7年7月 B 漁船 ^{かず} 和丸、6.3トン OS2-2023（漁船登録番号）、個人所有 12.70m (Lr) × 3.08m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成10年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成8年12月26日 免状交付年月日 平成18年12月12日 免状有効期間満了日 平成23年12月25日 B 船長B 男性 39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63年12月26日 免許証交付日 平成20年2月20日 （平成25年12月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 損傷なし B 漁網2反切断
事故の経過	A 船は、船長ほか23人が乗り組み、旅客631人、車輛286台を積載し、船首約6.00m、船尾約6.58mの喫水で、平成22年4月30日17時45分ごろ阪神港堺泉北区を出航した。 船長Aは、前後部マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、2台のレーダーを3M及び1.5Mレンジとして作動させ、泉北大津南第3、4号灯浮標付近で針路約335°（真方位、以下同じ。）とし、速力約18ノット(kn)（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により航行した。

	<p>船長Aは、左舷前方に操業中の漁船群及び右舷前方に数隻の操業漁船を視認し、レーダーで、右舷前方のB船との距離が約0.6Mとなったのを確認し、双眼鏡によりB船の状況を確認したところ、B船が投網又は揚網中であることを示す青色回転灯を視認したが、流し網の標識灯を認めなかった。</p> <p>船長Aは、B船が航行しており、流し網漁船が船尾に揚げているスパンカーを確認することができなかったことから、漁場に向けて移動中又は探索中の漁船であると思い、泉北大津南第1号灯浮標付近で、神戸沖第2号灯浮標北方に向かう針路約330°として航行した。</p> <p>A船は、B船の流し網の上を航行し、網に損傷を生じさせたが、船長Aは、このことに気付かずに航行を続けた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、白色の全周灯、両色灯及び青色回転灯表示し、17時15分ごろ堺泉北区の漁場において、針路を北にとり、約1knの速力で自動操舵により航行しながら、船尾から流し網の投網を開始した。</p> <p>船長Bは、A船を視認していたが、B船が操業中であるので、A船がB船の流し網を避けてくれると思っていたところ、泉北大津南防波堤灯台から323°4.0M付近において、A船が、B船の流し網の上を航行し、B船から1,000m付近の同網を切断した。</p> <p>B船は、流し網を揚網したのち、大阪府岡田浦漁港に帰航した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好、日没時刻 18時28分</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、17時30分ごろ及び18時00分ごろに操業漁船情報を入手していたが、B船の操業に関する情報はなかった。事故後の18時30分に更新された操業漁船情報には、B船に関する情報が提供されていた。</p> <p>船長Aは、B船の流し網を切断したことに気付かずに航行を続け、B船からの連絡を受けたA船の船舶所有者から流し網を切断したことを知らされた。</p> <p>B船の流し網は、全長約3,000m、幅約18mで、事故当時は、約2,000m投網したところであり、網が沈めば、網の上端が海面下約7mになるようにしていた。また、B船は、スパンカーを装備していなかった。</p> <p>本事故発生場所付近の水深は、約16～18mであった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 1608 805 1641">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="805 1608 1436 1641">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1653 805 1686">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="805 1653 1436 1686">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1697 805 1731">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="805 1697 1436 1731">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1742 805 2063">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="805 1742 1436 2063"> <p>A船は、堺泉北区を北西進中、船長Aが、双眼鏡で右舷前方約0.6MにいたB船を確認した際、B船の青色回転灯を視認したものの、B船が航行しており、流し網漁船が船尾に揚げているスパンカーを確認することができなかったことから、B船が移動中又は探索中の漁船であると思い込み、B船に対する適切な見張りを行わずに、B船の船尾方を航行し、流し網を切断したものと考</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、堺泉北区を北西進中、船長Aが、双眼鏡で右舷前方約0.6MにいたB船を確認した際、B船の青色回転灯を視認したものの、B船が航行しており、流し網漁船が船尾に揚げているスパンカーを確認することができなかったことから、B船が移動中又は探索中の漁船であると思い込み、B船に対する適切な見張りを行わずに、B船の船尾方を航行し、流し網を切断したものと考</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、堺泉北区を北西進中、船長Aが、双眼鏡で右舷前方約0.6MにいたB船を確認した際、B船の青色回転灯を視認したものの、B船が航行しており、流し網漁船が船尾に揚げているスパンカーを確認することができなかったことから、B船が移動中又は探索中の漁船であると思い込み、B船に対する適切な見張りを行わずに、B船の船尾方を航行し、流し網を切断したものと考</p>								

	<p>えられる。</p> <p>船長Aは、B船が表示していた青色回転灯が投網又は揚網中であることを示していることを知っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、北進して流し網を投網中であり、網が十分に沈んでいなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、阪神港堺泉北区において、A船が北西進中、B船が北進して流し網を投網中、船長Aが、双眼鏡でB船を確認した際、B船の青色回転灯を視認したものの、B船が移動中又は探索中の漁船であると思込み、B船に対する適切な見張りを行っていなかったため、B船の流し網の上を航行し、同網を切断したことにより発生したものと考えられる。</p>