

船舶事故調査報告書

平成24年8月2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 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年11月18日 10時20分ごろ
発生場所	兵庫県洲本市由良港北東方沖 洲本市所在の淡路由良港成山防波堤灯台から真方位061° 2.0海里 付近 (概位 北緯34° 18.9′ 東経134° 58.8′)
事故調査の経過	平成23年1月27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 漁船 ^{えびす} 戎丸、4.8トン HG3-38042（漁船登録番号）、個人所有 13.50m (Lr) × 3.40m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成20年2月 B 漁船 うづしお丸、2.3トン HG3-37568（漁船登録番号）、個人所有 9.10m (Lr) × 2.34m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数60、平成8年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 22歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年4月24日 免許証交付日 平成20年4月24日 (平成25年4月23日まで有効) B 船長B 男性 63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50年10月9日 免許証交付日 平成20年3月12日 (平成26年1月29日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に亀裂、操舵室前部右舷側が損壊
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、由良港北東方沖の漁場において、船長Aが、6回目の底びき網漁の作業を行うために投網場所に向けて南進を始め、周囲約2km以内に3隻程度の小型漁船が存在したが、接近するおそれのある船舶がいなかったため、平成22年11月18日10時10分

	<p>ごろ自動操舵に切り替え、操縦場所を離れて他の乗組員と共に船尾甲板において網の整理を始めた。</p> <p>A船は、真方位約180°の針路及び約8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行中、10時20分ごろ、由良港北東方沖において、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長が1人で乗り組み、由良港北東方沖の漁場でたちうおひき縄漁の操業中、船長Bが、5回目の揚げ縄を行っているときに幹縄が傷んでいることに気付き、10時10分ごろ、機関を中立として船首を西南西方に向けて漂泊し、操舵室の後部において船尾方を向き、中腰の姿勢で幹縄の補修を始めた。</p> <p>船長Bは、顔を下に向けた状態で幹縄の補修に専念していたが、何気なく振り返って右舷方を見たところ、B船の至近に迫ったA船を視認し、とっさに操舵室右舷側の壁を両手でつかんだ直後、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃により転倒した。</p> <p>船長Aは、船長Bの負傷の有無を確認したのち、B船の帰航に付き添って由良港に入港した。</p> <p>船長Bは、頸椎及び腰椎捻挫を負った。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、潮流 約1.0～1.5knの南流</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船の1回の操業に要する時間は、投網に約5分、えい網に約1時間及び揚網に約5分の計約1時間10分であった。</p> <p>A船には、救命胴衣が装備されていたが、乗組員2人は、共に救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船が行うたちうおひき縄漁は、針を約3m間隔に45本程度取り付けした幹縄を先端におもりを付けた長さ約80～100mの引き縄に接続して海中に投入し、東～北東方向に速力約1～2knで約30分～1時間引いたのちに縄を揚げて漁獲物を取り込み、次のひき縄漁の準備を行ってから引き縄等の投入場所に戻ることに繰り返しであった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>A船は、由良港北東方沖を南進中、船長Aが、周囲を見て接近するおそれのある船舶が存在していないと思い込み、自動操舵として操縦場所を離れ、船尾甲板上で網の整理を行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、由良港北東方沖において漂泊中、船長Bが、顔を下に向けて幹縄の補修に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、由良港北東方沖を南進中、船長Aが、周囲を見て接近するおそれのある船舶が存在していないと思い込み、自動操舵として操縦場所を離れ、船尾甲板上で網の整理を行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、由良港北東方沖において漂泊中、船長Bが、顔を下に向けて幹縄の補修に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、由良港北東方沖を南進中、船長Aが、周囲を見て接近するおそれのある船舶が存在していないと思い込み、自動操舵として操縦場所を離れ、船尾甲板上で網の整理を行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、由良港北東方沖において漂泊中、船長Bが、顔を下に向けて幹縄の補修に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、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、由良港北東方沖において、A船が南進中、B船が漂泊中、両船が見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生した</p>								

	ものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none">・航行中は操縦場所から離れないこと。・漂泊して漁具の補修を行う場合においても、適切な見張りを行うこと。・操業中は、漁場間の移動であっても救命胴衣を着用すること。