

船舶事故調査報告書

平成24年8月23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23年7月17日（日） 09時16分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市妻鹿漁港沖防波堤西端付近 妻鹿漁港東防波堤灯台から真方位201° 220m付近 （概位 北緯34° 46.2′ 東経134° 42.2′）
事故調査の経過	平成23年12月7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} 蛭子丸、11.0トン HG2-5243（漁船登録番号）、個人所有 16.50m（Lr）×3.80m×1.37m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数130、平成3年11月3日 B モーターボート TWO RIVER、5トン未満 260-28040兵庫、個人所有 5.60m（Lr）×2.35m×1.27m、FRP ディーゼル機関、128.7kW、平成3年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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51年7月16日 免許証交付日 平成20年8月4日 （平成25年10月12日まで有効） B 船長B 男性 46歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年11月19日 免許証交付日 平成21年11月4日 （平成26年11月18日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部に破口
事故の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、平成23年7月17日09時10分ごろ妻鹿漁港の係留地を出港し、船長Aが右舷側にある操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で同漁港の港口に向けて航行した。 船長Aは、港口の防波堤間を通過する際、右舷側の姫路市灘浜大橋が架かる水路（以下「灘浜水路」という。）及び左舷側の妻鹿漁港沖の沖防波堤

	<p>の北側水路に他船を認めなかったもので、約15knに増速して沖防波堤西端付近に向けて南南西進した。</p> <p>船長Aは、妻鹿漁港に頻繁に入出港しており、沖防波堤の北方を西進して灘浜水路に向かう船舶をよく見掛けていたが、沖防波堤の南方沖を西進する船舶を余り見掛けたことがなかったもので、沖防波堤の南方沖を西進する船舶はいないものと思ひ、船首方の見張りを行いながら航行した。</p> <p>船長Aは、沖防波堤西端付近を通過した09時16分ごろ、船首部に衝撃を感じ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、09時00分ごろ姫路市的形川左岸にあるマリーナを出航して姫路市姫路港東第1区に向かい、船長Bが右舷側にある操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、時速約40～50kmで灘浜水路に向けて西北西進した。</p> <p>船長Bは、沖防波堤の南東方沖に接近したとき、時速約20～30kmに減速して沖防波堤の南方100m付近を西北西進し、沖防波堤に隠れて右舷側の妻鹿漁港の港口を視認することができなかつたので、同港口から出航する船舶があることに注意が向かず、船首方の灘浜水路の状況に注意を向けて航行した。</p> <p>船長Bは、船首方の灘浜大橋上で約3～4人が釣り竿を出して釣っているのを認めたので、垂れ下がっている釣り糸を探すことに注意を向けて航行中、09時16分ごろ、沖防波堤西端付近を通過したとき、右舷船首方至近にA船を認めて左舵一杯としたが、B船の船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>両船は、乗船者及び損傷の状況を確認したのち、自力航行して妻鹿漁港に入港し、海上保安庁に事故の発生を通報した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穩、潮汐 上げ潮の中央期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>沖防波堤は、妻鹿漁港の港口の南南東方約160mの付近から真方位約253°方向に延びる長さ約160m、幅約5.5m及び天端^{てんば}高約4.4mの防波堤であり、平成19年末に着工して平成22年10月31日に完成した。また、沖防波堤の南側約20～30mには、沖防波堤に沿って潜堤が築造されていた。</p> <p>船長Bは、以前、本船で姫路港東第1区においてウェイクボードを引いて遊走したことがあったが、本事故当日は姫路港東第1区に向けて遊走しようとして約2年ぶりに出航した。</p> <p>船長Bは、約2年前に妻鹿漁港の南方沖を航行した際には、沖防波堤が築造工事中であったので、同漁港の港口から出航して来る漁船などを視認することができた。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していなかつた。</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、妻鹿漁港の沖防波堤西端付近を南南西進中、船長Aが、沖防波堤の南方沖を西進する船舶はいないものと思ひ込み、見張りを適切に行っていなかつたことから、沖防波堤西端付近の南方</p>

	<p>沖を西北西進中のB船と接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、沖防波堤西端付近を西北西進中、船長Bが、船首方の灘浜大橋上から垂れ下がっている釣り糸を探すことに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、妻鹿漁港の港口を通過して沖防波堤西端付近を南南西進中のA船と接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長A及び船長Bは、沖防波堤によって互いに近距離に接近するまで相手船を視認することができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、妻鹿漁港の沖防波堤西端付近において、A船が南南西進中、B船が西北西進中、両船船長が見張りを適切に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ものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・見通しが悪い防波堤先端付近では、他船と出会った場合、衝突を回避することが困難な状況になることがあるので、減速し、見張りを適切に行うこと。