

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8月23日 02時10分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市家島 ^{いえ} 北方沖 姫路市所在の尾崎鼻灯台から真方位000° 3,200m付近 (概位 北緯34° 42.8′ 東経134° 32.2′)
事故調査の経過	平成23年12月19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 引船 ^{まるとも} 丸友丸、19トン 273-5815広島、個人所有 11.85m (Lr) × 5.20m × 2.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年10月 B はしけ ^{マルケー} Ⓚ 812、1,081トン なし、喜豊海運有限公司 41.0m × 9.2m、鋼 なし、不詳 C 漁船 ^{りょうよし} 漁吉丸、4.9トン HG3-42882（漁船登録番号）、個人所有 11.38m (Lr) × 3.01m × 1.02m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、平成4年9月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 75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6月24日 免許証交付日 平成23年10月17日 (平成28年10月22日まで有効) C 船長C 男性 59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4月30日 免許証交付日 平成23年8月15日 (平成28年9月1日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし C 船首部に亀裂、球状船首部を大破
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、全長約40mのはしけのB船及び

	<p>もう1隻のはしけ2隻を縦列でえい航し、A船の船尾から最後尾のB船の船尾までの距離が約170mのA船引船列を構成しており、A船にマスト灯2個、両舷灯、船尾灯、引き船灯及び黄色回転灯を、はしけ2隻には、両舷灯、船尾灯及び白色点滅灯をそれぞれ表示し、船長Aが、船橋当直に就いて平成23年8月23日00時20分ごろ、家島諸島西端にある姫路市院下島^{いんげ}北方約2海里(M)において、針路を約076°(真方位、以下同じ。)に定め、速力約3.2ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により姫路港の港口に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、椅子に腰を掛けて見張りを行い、01時20分ごろ、3Mレンジとしたレーダーで右舷前方に漁船らしい約4~5隻の船舶を探知し、その後、右舷船首20~30°2M付近にレーダー画面の船首輝線に最も近かったC船の両舷灯を視認した。船長Aは、C船の緑灯(右舷灯)のみが視認できるようになり、C船と右舷を対して通過する態勢となったので、C船に注意を向けて東北東進した。</p> <p>船長Aは、C船がA船の右舷正横約40~50mを通過したのでC船の見張りをやめ、前方を向いて航行を続けていたところ、02時10分ごろ、家島北方沖において、B船とC船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突したことに気付かずに航行を続けていたところ、B船の乗船者から他船と衝突したようだとの電話連絡があり、衝突の相手船が確認できなかったが、携帯電話で海上保安庁に118番通報し、04時20分ごろ姫路港に入港した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、8月22日15時45分ごろから家島諸島北方約2M沖の漁場において小型機船底びき網漁の操業を行い、約1時間掛けて概ね東西方向にえい網する操業を繰り返していたが、夜間となり、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示したほか船尾甲板を照らす作業灯を点灯し、レーダーを作動させていた。</p> <p>船長Cは、針路約302°及び速力約2.5knとして自動操舵によりえい網中、船首甲板で前回の漁獲物の選別作業を行っていたとき、23日01時55分ごろ、左舷船首20°2,000m付近にA船の灯火及びA船の後方にも灯火を視認してA船がえい航していることを知り、A船引船列とは距離が離れているので、接近するまでにはA船引船列が船首方を通過していると思い、選別作業を終えたのち、次の投網時に袋網を取り換えるため、船尾甲板に移動し、物入れから袋網を取り出して準備を始めた。</p> <p>船長Cは、船尾甲板への移動時と袋網を取り出した時にそれぞれA船引船列の灯火を視認したが、A船引船列がC船の船首方を通過するものと思い、02時00分ごろからは、操舵室の後方で袋網の取り換え準備に専念し、A船引船列に対する見張りを行っていなかった。</p> <p>C船は、02時10分ごろ、尾崎鼻灯台から000°3,200m付近において、C船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Cは、A船引船列が航行を続けたのでA船に連絡することができず、船首部の損傷状況を確認して揚網したのち、姫路港に向けて帰航中、同港付近にいた巡視艇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 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、平成3年10月からA船の船長として乗船しており、家島諸島周辺海域を頻りに航行していた。</p> <p>A船引船列は、B船にコークス約500tを、他のはしけにとうもろこし約500tをそれぞれ積載しており、A船の喫水は、船首約1.10m、船尾約2.50mであり、はしけ2隻の喫水は、船首尾共に約3.0～3.5mであった。</p> <p>船長Aは、A船に電子ホーン及び探照灯を備えていたが、C船がA船の右舷正横を約40～50m隔てて通過したので、衝突することはないと思っていずれも使用しなかった。</p> <p>船長Cは、昭和41年から家島諸島北方沖の漁場で操業しており、平成10年からC船に乗船し、水深約20～25mの漁場において、長さ約250～300mの引き索を使用する底びき網漁に従事していた。</p> <p>C船は、漁ろう中であることを示す緑色及び白色全周灯を表示しておらず、マスト灯が衝突の衝撃で消灯した。</p> <p>船長Cは、操舵室から離れて甲板上で作業する際、遠隔管制器により操船していた。</p> <p>C船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.5mであった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし、C あり</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし、C なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし、C なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td> <p>A船引船列は、家島北方沖を東北東進中、船長Aが、右舷前方にC船の両舷灯を視認し、その後、緑灯（右舷灯）のみを見せたC船がA船の右舷正横付近を通過したので、C船がA船引船列の船尾方を通過するものと思い込み、前方を見て航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、A船引船列のB船とC船とが接近していることに気付かず、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、家島北方沖において、えい網しながら西北西進中、船長Cが、A船引船列とは距離が離れているので、A船引船列がC船の船首方を通過するものと思い込み、船尾甲板で袋網の準備に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、C船とA船引船列のB船とが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 なし、C あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし、C なし	気象・海象の関与	A なし、B なし、C なし	判明した事項の解析	<p>A船引船列は、家島北方沖を東北東進中、船長Aが、右舷前方にC船の両舷灯を視認し、その後、緑灯（右舷灯）のみを見せたC船がA船の右舷正横付近を通過したので、C船がA船引船列の船尾方を通過するものと思い込み、前方を見て航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、A船引船列のB船とC船とが接近していることに気付かず、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、家島北方沖において、えい網しながら西北西進中、船長Cが、A船引船列とは距離が離れているので、A船引船列がC船の船首方を通過するものと思い込み、船尾甲板で袋網の準備に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、C船とA船引船列のB船とが衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし、C あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし、C なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし、C なし								
判明した事項の解析	<p>A船引船列は、家島北方沖を東北東進中、船長Aが、右舷前方にC船の両舷灯を視認し、その後、緑灯（右舷灯）のみを見せたC船がA船の右舷正横付近を通過したので、C船がA船引船列の船尾方を通過するものと思い込み、前方を見て航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、A船引船列のB船とC船とが接近していることに気付かず、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、家島北方沖において、えい網しながら西北西進中、船長Cが、A船引船列とは距離が離れているので、A船引船列がC船の船首方を通過するものと思い込み、船尾甲板で袋網の準備に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、C船とA船引船列のB船とが衝突したものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、家島北方沖において、A船引船列が東北東進中、C船がえい網しながら西北西進中、船長Aが、緑灯（右舷灯）のみを見せたC船がA船の右舷正横付近を通過したので、C船がA船引船列の船尾方を通過するものと思い込み、適切な見張りを行わず、また、船長Cが、A船引船列がC船の船首方を通過するものと思い込み、船尾甲板で袋網の準備に意識を集中し、見張りを行っていなかったため、B船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
<p>参考</p>	<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"> ・引船列は、他の船舶と行会う場合、引船列の最後尾の船舶が安全に通 								

	<p>過できるよう、相手船と十分な船間距離をとるとともに、その動静に注意すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船舶は、引船列と行会う場合、引船列の最後端の被引船が安全に通過するまで、その動静に注意すること。
--	--