

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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24年2月13日 08時10分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市育波漁港沖 淡路市所在の育波港A防波堤灯台から真方位322° 1,550m 付近 （概位 北緯34° 32.6′ 東経134° 52.9′）
事故調査の経過	平成24年2月13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 新生丸、12トン HG2-8512（漁船登録番号）、個人所有 17.70m×3.90m×1.36m、軽合金 ディーゼル機関、636kW、平成16年1月15日 B 漁船 明石丸、2.5トン HG3-25812（漁船登録番号）、個人所有 10.61m×2.57m×0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和61年2月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45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60年4月12日 免許証交付日 平成21年6月18日 （平成27年4月11日まで有効） B 船長B 男性 73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6月18日 免許証交付日 平成23年8月11日 （平成28年11月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A プロペラ翼が欠損、船首から船尾にかけて船底の両舷側に擦過傷 B 船尾部が大破

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか2人が乗船し、育波漁港に向けて帰航していたが、船長Aが、操舵室の中央付近にある操舵装置の後方で椅子に腰を掛け、機関回転数毎分1,800として約22ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によりのり養殖施設の沖をこれに沿って東進した。</p> <p>育波漁港の沖には、同漁港から約2,300mの所までのり養殖施設が設置され、同施設の間同漁港の港口から北西方に幅約150mの水路(以下「本件水路」という。)が設けられており、同漁港に出入りする船舶は、本件水路を航行していた。</p> <p>船長Aは、平成24年2月13日08時09分ごろ、本件水路の北西口に差し掛かったとき、船首方に本件水路から出て来た小型船を視認したので、同小型船の動向に注意しながら右転し、本件水路に沿って南東進した。</p> <p>船長Aは、本件水路で行き会う船舶があるので、右舷側ののり養殖施設から約20m隔てて本件水路の右側端付近を航行していたが、船首が浮上して船首方を見通すことができない死角(以下「船首死角」という。)が生じた状態であったものの、前路に他船はいないものと思い、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを行っていたので、船首死角に入っていたB船に気付かずに航行した。</p> <p>船長Aは、正船首やや右方至近にB船の船尾が見えたので、クラッチを中立としたが、08時10分ごろB船と衝突し、B船を乗り切った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、07時30分ごろ本件水路に到着し、クラッチを中立にして船首を南東方に向けて漂泊し、船長Bが、08時00分ごろヒラメの手釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、釣り糸がのり養殖施設に絡んで先端部分が切れたので、引き揚げて補修を行っていたとき、右舷船尾方にのり養殖施設の沖を東進しているA船を視認した。</p> <p>船長Bは、東進中のA船と接近することはないと思い、釣り糸の補修を続けていたので、A船が右転してB船に向けて接近していることに気付かず、釣り糸の補修を終えて釣り糸を海に入れていたとき、船尾方至近にA船の船首部を視認したが、A船と衝突した。</p> <p>船長Aは、08時17分ごろ所属漁業協同組合に本事故の発生を通報し、B船をえい航して育波漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、右肋骨骨折、頭部外傷及び腰部・四肢打撲と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮流 微弱な東流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、平成16年にA船を建造し、A船の船長として乗り組んでいた。</p>

	<p>A船は、本事故当時、船首甲板下の魚倉に氷を積んでおらず、約2.2knの速力で航行していたことから、船首死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、A船には見張り用の天窓がないので、ふだん、船首死角が生じている場合には、腰を椅子から浮かせて眼高を高くし、船首死角を補う見張りを行っていた。</p> <p>A船の喫水は、漁獲したフルセ（イカナゴの親魚）約1,100kgを積み、船首約0.3m及び船尾約2.2mであった。</p> <p>船長Bは、兵庫県明石市を定係地として一本釣り漁業に従事し、育波漁港沖ののり養殖施設付近で以前から操業しており、平成24年になってからは2度目の操業であった。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.1m及び船尾約1.4mであった。</p> <p>船長Bは、胴巻き式の膨張式救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、育波漁港沖の本件水路を南東進中、船長Aが、前路に他船はいないものと思込み、船首死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件水路において漂泊して釣り中、船長Bが、右舷船尾方にA船を視認したものの、A船が東進していたので、A船と接近することはないものと思込み、釣りに注意を向けて周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船が右転してB船に向けて接近していることに気付かず、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、育波漁港沖の本件水路において、A船が南東進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが、前路に他船はいないものと思込み、船首死角を補う見張りを適切に行わず、また、船長Bが、A船と接近することはないものと思込み、釣りに注意を向けて周囲の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>
<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"> ・ 変針する場合には、変針方向の見張りを適切に行うこと。 ・ 船首死角を生じている場合は、減速して船首死角を解消するか、又は船首死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 漂泊中においても周囲の見張りを適切に行うこと。