

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（漁具）
発生日時	平成24年2月20日 21時10分ごろ
発生場所	徳島県阿南市蒲生田岬南南東方沖 蒲生田岬灯台から真方位153° 9.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.8′ 東経134° 50.0′）
事故調査の経過	平成24年3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	<p>A 漁船 第三^{ゆたか}豊丸、19.99トン WK2-5210（漁船登録番号）、有限会社協栄漁業 17.60m（Lr）×3.86m×1.28m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数150、昭和51年12月5日</p> <p>B 漁船 第101^{きよくよう}旭洋丸、4.0トン TO3-17632（漁船登録番号）、株式会社旭洋（B社） 10.70m×2.70m×1.15m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和63年11月16日</p> <p>C 漁船 第十一^{きよくよう}旭洋丸、39トン 140162、B社 28.23m×6.80m×2.52m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成17年6月13日</p> <p>D 漁船 ^{まんだい}万代丸、108トン 128678、B社 34.75m×6.10m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、551kW、昭和62年12月7日</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 32歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年9月10日 免許証交付日 平成21年9月9日 （平成26年9月9日まで有効）</p> <p>B 操縦者B 男性 55歳 操縦免許なし</p> <p>C 漁ろう長B（第十一旭洋丸船長） 男性 43歳</p>

	<p>五級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免許年月日 平成3年10月8日</p> <p>免状交付年月日 平成21年1月23日</p> <p>免状有効期間満了日 平成26年1月22日</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 重傷 1人（操縦者B）</p> <p>C なし</p>
損傷	<p>A 船首部に擦過傷</p> <p>B 転覆してえい航中に沈没</p> <p>C なし</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員2人が乗り組み、平成24年2月20日17時00分ごろ、まき網船団（以下「A船団」という。）を構成する僚船7隻と共に和歌山県御坊市塩屋漁港を出港して蒲生田岬南南東方の漁場に向かい、19時00分ごろから蒲生田岬南南東方10M付近で1回目の操業を行った。</p> <p>船長Aは、1回目の漁獲物（アジ約20t）の積込みを終えて塩屋漁港に帰港するため、操舵室で椅子に腰を掛けて手動操舵に当たり、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示したほか、甲板員が作業をしていたので船首甲板を照らす作業灯4個を点灯し、A船団の東方でB船が所属するまき網船団（以下「B船団」という。）が操業していたので、B船団の南方を通過するために針路を約135°（真方位、以下同じ。）として約8.5ノットの速力で航行した。</p> <p>船長Aは、左舷前方でB船団のC船とD船とが作業灯を点灯して接近した状態で揚網作業している状況を目視により確認しながら航行した。</p> <p>船長Aは、通常、網船から運搬船への漁獲物の積込みを終えるまでの間、補助船（作業船）などが網船などをロープ（以下「こぎ綱」という。）で引いていること（以下「うらこぎ」という。）を知っており、船首を東方に向けたC船の南側に船首を西方に向けたD船が接近して揚網作業をしていたので、D船の左舷側（南方）50m付近にうらこぎ船がいるのではないかと考えて捜したが、うらこぎ船が見当たらなかった。</p> <p>船長Aは、発進して約1分後にD船を左舷正横付近に見るようになった頃、C船及びD船に注意を向けてD船のうらこぎ船がないものと思い、左転して塩屋漁港に向ける針路を約090°とし、D船の南方100m付近を航行中、A船の船首部とD船を引いていたB船のこぎ綱とが衝突した。</p> <p>船長Aは、こぎ綱と衝突したことに気付かずに東進中、A船の船首付近にB船のこぎ綱が張ったのが見えたので、直ちに機関を後進にかけたところ、無線機から転覆した旨の音が聞こえ、A船の右舷側に船</p>

底を上にした状態で転覆しているB船を視認した。

船長Aは、A船のプロペラにB船のこぎ綱が絡んだので、機関を停止して漂泊した。

B船は、B船団の網船であるC船に無人で引かれ、船団船4隻と共に徳島県阿南市橘港を出港して蒲生田岬南南東方の漁場に向かい、C船に乗船した漁ろう長BがB船団の操業全般を指揮し、18時30分ごろから蒲生田岬南南東方10M付近で1回目の投網を開始した。

操縦者Bは、出港時にはC船に乗船していたが、投網開始前に他の乗組員2人と共にB船に移乗し、漁網の外で投網の補助作業を行うとともに、D船にこぎ綱を取る準備を行った。

漁ろう長Bは、漁網を直径約300mの円形に投入した後、B船に乗船させた乗組員2人をC船に移乗させて揚網作業に当たらせ、操縦者BにB船の操船を行わせた。

C船は、漁網の北側に、D船が漁網の南側にそれぞれ就いて揚網を始め、灯船1隻がC船のうらこぎを始めた。

B船は、マスト灯、両舷灯、船尾灯及び紅色全周灯を表示したほか、黄色回転灯及び船首甲板を照らす作業灯2個を点灯し、船首を西方に向けたD船の左舷側にV字形に取ったロープにB船から出した直径約28mm及び長さ約200mの浮揚性がある化学繊維製のロープをつなぎ、機関回転数毎分1,200としてD船の南南東方230m付近でうらこぎを始めた。

漁ろう長Bは、操業全般を指揮しながら見張りを行っていたところ、C船とD船との距離が約10mとなって漁獲物の積込みを始めようとしたとき、衝突の約30秒前にD船とB船との間に向けて東進するA船の作業灯を視認したので、汽笛を吹鳴してサーチライトを照射するとともに、無線で操縦者Bに対し、A船の接近を知らせて海に飛び込む準備をしておくように指示した。

操縦者Bは、手動操舵に就いてうらこぎ中、D船とB船との間に向けて東進するA船を視認した直後に漁ろう長Bからの無線連絡を聞いたが、21時10分ごろ、蒲生田岬灯台から153°9.2M付近において、B船の船尾から約110mの所のこぎ綱にA船の船首部が衝突した。

B船は、A船がこぎ綱に衝突した後も航行を続けたので、こぎ綱が急激に緊張し、左舷船尾方に引かれて右舷側に転覆した。

操縦者Bは、転覆したB船の操舵室に閉じ込められたが、操舵室左舷側の出入口から脱出し、海面に浮上したところをA船団の灯船に救助された。

漁ろう長Bは、B社に本事故の発生を連絡し、海上保安庁への通報を依頼した。

操縦者Bは、病院に搬送され、溺水と診断されて8日間入院した。

	<p>B船は、21日昼ごろから引き船により転覆した状態でえい航されたが、えい航の途中に沈没した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 下げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>本事故発生場所付近の漁場では、本事故発生当時、まき網船団6船団（約30～40隻）が操業しており、A船団を含む5船団が和歌山県の船団であり、1船団（B船団）が徳島県の船団であった。</p> <p>船長Aは、レーダーを3Mレンジとして作動させていたが、ふだんから漁場付近では目視による見張りを行い、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Aは、A船団では長さ約50mのこぎ網を使用していたので、B船団でも長さ約50mのこぎ網を使用しているものと思っていた。</p> <p>船長Aは、両眼共に裸眼視力が0.7で聴力は正常であったが、C船からの汽笛音やサーチライトの照射に気付かなかった。</p> <p>A船は、喫水が船首約0.30m及び船尾約2.12mであった。</p> <p>船長Aは、操業中には救命胴衣を着用していたが、航行中の操舵室内では脱いでいた。</p> <p>B船団は、長さ約200mのこぎ網を使用していた。</p> <p>漁ろう長Bは、B船を操船させる予定であった乗組員（免許受有者）が病気で乗船できなかったため、操縦者Bが、小型船舶操縦免許を受有していないものの、長年、免許受有者と共にB船に乗り組ませてB船の操船をさせていたことから、出港前に操縦者Bに対してB船を操船するように指示した。</p> <p>漁ろう長Bは、B船団が操業中、各船がそれぞれの作業に従事して見張りを行うことができないので、B船団の周囲の見張りを行っていたが、遠距離レンジとしたレーダーにより大型船を探知することに注意を向けていた。</p> <p>C船は、マスト灯、両舷灯、船尾灯、紅色全周灯及び白色全周灯を表示していたほか、黄色回転灯及び作業灯を点灯していた。</p> <p>操縦者Bは、ヘルメット及び救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、喫水が船首約1.0m及び船尾約1.8mであった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B なし</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析 A船は、蒲生田岬南南東方沖で操業中のB船団の南方を東進中、船長Aが、D船のうらこぎ船はいないものと思い込み、左舷前方のC船及びD船に注意を向け、右舷前方の見張りを行っていなかったことから、B船がD船の南南東方230m付近でうらこぎしていることに気付かず、B船のこぎ網と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、A船団では長さ約50mのこぎ綱を使用していたことから、B船団のうらこぎ船も長さ約50mのこぎ綱を使用しているものと思ひ、D船の南方50m付近にうらこぎ船がいなかったため、D船のうらこぎ船はいないと思ひ込んだものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の船首甲板を照らす作業灯を点灯し、前方が明るくなっていたことから、B船の灯火が視認できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、蒲生田岬南南東方沖でD船にこぎ綱を取って南南東方に向けてうらこぎ中、漁ろう長Bが、B船とD船との間に向けて東進するA船を視認し、C船からA船に対して汽笛の吹鳴及びサーチライトの照射を行ったものの、B船のこぎ綱とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>漁ろう長Bは、小型船舶操縦免許を受有していない操縦者Bを単独でB船に乗せてB船を操船させた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、蒲生田岬南南東方沖において、A船が東進中、B船がD船にこぎ綱を取って南南東方に向けてうらこぎ中、船長Aが、D船のうらこぎ船はいないものと思ひ込み、左舷前方のC船及びD船に注意を向け、右舷前方の見張りを行っていなかったため、A船とB船のこぎ綱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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶には、小型船舶操縦免許の受有者を船長として乗り組ませること。 ・ 航行中は、見張りの妨げとなる虞のある作業灯などは消灯すること。 ・ レーダーを短距離レンジとして見張りに活用すること。 ・ 救命胴衣を着用すること。