

船舶事故調査報告書

平成25年11月28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25年6月18日 09時56分ごろ
発生場所	兵庫県洲本市生石 ^{おishiの} 鼻南南東方沖 生石鼻灯台から真方位131°4,450m付近 (概位 北緯34°14.5′ 東経134°59.2′)
事故調査の経過	平成25年7月1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 横 ^{よこ} 一丸、1.7トン HG3-36807（漁船登録番号）、個人所有 8.73m(Lr)×2.14m×0.57m、FRP ディーゼル機関、169.2kW、平成3年3月31日 第260-30862号（船舶検査済票の番号） B 漁船 金 ^{こん} 比羅丸、1.7トン HG3-37061（漁船登録番号）、個人所有 8.73m(Lr)×2.14m×0.57m、FRP ディーゼル機関、165.5kW、平成4年4月23日 第260-46235号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71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1日 免許証交付日 平成23年3月16日 (平成29年2月22日まで有効) B 船長B 男性 28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 平成13年5月28日 免許証交付日 平成23年3月16日 (平成28年5月27日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板及び船底に擦過傷、舵及びプロペラに曲損 B 右舷中央部外板に破口、エンジンケーシングに亀裂、航海灯及び天幕の脱落等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、生石鼻南南東方沖の漁場において、3回目のあじひき縄漁の操業を終え、4回目のひき縄の投入開始場所（以下「開始場所」という。）に向かうため、右舷船尾部に立って手動操舵に当たり、機関回転数毎分（rpm）1,700として約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進した。</p> <p>船長Aは、機関を1,500～1,700rpmで航行すれば、船首が浮上して前方が見えにくいことがあったものの、発進前、周囲を見回したところ、航行の支障となる船舶を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思った。</p> <p>船長Aは、アジが釣れる時間帯が限られているので、急いで開始場所に戻ることを考え、また、A船の右舷後方を航行している僚船に注意を向け、船首を左右に振るなどの船首方の死角を補う見張りを行わずに航行中、平成25年6月18日09時56分ごろ、生石鼻南南東方沖において、衝撃を感じ、B船と衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、生石鼻南南東方沖の漁場において、開始場所付近から東方に向かって約1.5knの速力で右舷船尾部から出したひき縄を引きながら、あじひき縄漁の操業を開始した。</p> <p>船長Bは、船尾甲板の椅子に右舷方を向いて腰を掛けて東進中、A船の接近に気付いて船体中央付近の操縦席に移り、クラッチを後進に入れて船尾方へ避難したとき、A船が、B船に衝突し、乗り上げた。</p> <p>船長Bは、直ちに事故の発生を所属する漁業協同組合の組合長へ連絡した。</p> <p>A船は、組合長が手配したクレーン台船によってB船から引き降ろされ、僚船により、兵庫県洲本市由良漁港にえい航され、B船は、クレーン台船に乗せられ、由良漁港に運ばれた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船が行っていた本事故時のあじひき縄漁は、重りのついた長さ約60mの幹系の先に枝糸を結び、枝糸に釣り糸約20本を取り付け、海中に入れ、東方に速力約1.5knで約4分間引いた後、機関を中立とし、約3分間潮流に流されながら、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、開始場所に戻ることを繰り返していた。</p> <p>A船及びB船は、7隻の僚船と共に本事故発生場所付近において、あじひき縄漁の操業を行っていた。</p> <p>船長Bは、あじひき縄漁が狭い海域で行われているので、接近して航行している船舶を認めていたが、開始場所へ戻る漁船が、いつものように操業中の漁船を避けてくれると思い、ひき縄の状況に注意を向けていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、共に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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、生石鼻南南東方沖を北進中、船長Aが、発進前に周囲を見て航行の支障となる船舶を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思い、船首死角を補う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>船長Aは、衝突するまでB船に気付かなかったことから、B船はA船の船首死角に入っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、生石鼻南南東方沖であじひき縄漁を操業して東進中、船長Bが、操業中のB船を他の漁船が避けてくれると思い、ひき縄の状況に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船が右舷至近に接近して気づき、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、生石鼻南南東方沖において、A船が開始場所に向けて北進中、B船があじひき縄漁を操業して東進中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを行わず、また、船長B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>
<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"> ・航行中に船首死角が生じる場合、船首死角を補う見張りを行うこと。 ・操業中でも周囲の見張りを行うこと。